

Edito .....	P 1
1 <sup>re</sup> séance : rapport introductif.....	P 2
Débat général.....	P 4
2 <sup>e</sup> séance - 1 <sup>er</sup> thème : Enjeux européens et internationaux.....	P 10
Débat sur le thème.....	P 12
Intervention de Franck Moreels président ETF .....	P 13
2 <sup>e</sup> séance - 2 <sup>e</sup> thème : Pôle public de transports-service public .....	P 17
Débat sur le thème.....	P 18
3 <sup>e</sup> séance - 1 <sup>er</sup> thème : Réforme territoriale .....	P 20
Débat sur le thème.....	P 22
3 <sup>e</sup> séance - 2 <sup>e</sup> thème : L'outil UIT CGT .....	P 26
Débat sur le thème.....	P 28
4 <sup>e</sup> séance - Suite du débat outil UIT CGT .....	P 30
Intervention de Philippe Martinez.....	P 33
Intervention de Dominique Launay.....	P 35
Conclusions de Frédéric Le Merrer.....	P 37
Glossaire.....	P 43
Votes - Direction de l'UIT.....	P 44



## 11<sup>e</sup> CONFÉRENCE DE L'UIT

### Offensif, constructif, lucide, rassembler, ...

### Une Union et des militants force de proposition pour agir



© Pascale Lays

 Frédéric Le Merrer  
Secrétaire général  
de l'UIT

Le bulletin que vous possédez est consacré aux travaux de la **11<sup>e</sup> conférence de l'UIT** qui s'est déroulée du **28 au 30 novembre 2017**, à Montreuil. Une conférence réussie tant par le nombre de participants que par le contenu des débats. Les différents thèmes abordés, la lucidité dans leur appréhension, nous ont permis de nous fixer des objectifs organisationnels et revendicatifs clairs. L'appel de la conférence, a quant à lui pour ambition de rassembler les salariés du transport et des infrastructures en les invitant à la construction revendicative, à agir pour le progrès social, pour reconquérir un service public de qualité en gagnant de véritables financements qui répondent aux besoins sociaux.

Il faut bien dire que les politiques publiques qui sont menées par le Président des riches et son gouvernement tournent le dos à l'intérêt général. Les assises de la mobilité, le rapport Duron sur les infrastructures et le rapport Spinetta sur l'avenir de la SNCF qui doit aboutir à la loi LOM en cours de préparation en sont une confirmation. Le Comité d'Action Publique 2022 visant la réduction massive des fonctionnaires pour privatiser un maximum de service public en est une autre.

Les caisses de l'Etat sont « vides ». Pour les salarié-e-s du privé et du public, les fonctionnaires, les retraité-e-s, les privé-e-s d'emploi, etc. Ils doivent faire des efforts afin de limiter les dépenses publiques. Quant aux plus riches et les entreprises ou les groupes du CAC 40, ils bénéficient toujours d'aides publiques, sans aucun contrôle de leur utilisation, (CICE, exonérations sur les cotisations sociales part patronales, subventions, fiscalité, etc.). Parallèlement, ces entreprises françaises sont à nouveau championnes

pour la redistribution des dividendes aux actionnaires... La théorie du ruissellement portée par ces libéraux n'est qu'enfumage. De cela, nous n'avons aucun doute. **Le problème, ce n'est pas les dépenses, le problème c'est les recettes.**

**Les retraité-e-s, les salarié-e-s s'organisent.** L'action puissante des retraité-e-s du 15 mars conjointe à celle des Ehpad, celle également tout aussi puissante du 22 mars, des fonctionnaires, des cheminots et des salariés de nombreux secteurs d'activités faisant de celle-ci une journée d'action de convergence des luttes auront été des marqueurs important qui démontrent notre capacité à organiser et à mobiliser.

Ces journées doivent en appeler d'autres dans les prochaines semaines. La CGT s'y emploie. Aller à la rencontre des salarié-e-s en échangeant avec eux de leurs expériences, confronter nos propositions et leur soumettre l'exigence d'agir ensemble par l'action sera la clé de la réussite

Les cheminots s'organisent pour lutter et vont chercher « la gagne ». La fédération des cheminots, avec son contreprojet « *ensemble pour le fer* » démonte le projet du gouvernement de casser le service public ferroviaire et le statut des personnels. Les récentes annonces de privatisation d'Aéroport De Paris mettent en légitime défense les salarié-e-s du secteur. Plus largement, l'UIT et ses fédérations vont tout mettre en œuvre pour créer les conditions d'un puissant rapport de forces, seul à même de pouvoir gagner une réorientation politique tournée dans l'intérêt des salariés.

**Ensemble pour le faire**

# 1<sup>ère</sup> séance présidée par Nicolas Baille

## Secrétaire général de la Fédération Equipement-Environnement



© Pascale Lalys

## RAPPORT INTRODUCTIF

### Dominique Launay

Cher-e-s camarades,

Bienvenue à toutes et tous à cette 11<sup>e</sup> conférence de l'UIT où, pendant 3 jours, nous allons tirer les enseignements de notre activité depuis 3 ans et demi, analyser ensemble le contexte économique et social dans lequel nous sommes, en lien avec les politiques transports et infrastructures menées et bien sûr travailler des perspectives revendicatives, réfléchir à de véritables alternatives pour redonner de l'espoir et permettre l'élévation du rapport de forces dans une démarche convergente et arriver à déboucher sur une mobilisation de grande ampleur.

100 ans après la révolution d'octobre 1917, nous sommes en droit de creuser la réflexion, au regard du monde bien-pensant qui nous dirige aujourd'hui, qui nous désinforme quotidiennement par des médias aux ordres du pouvoir – allant jusqu'à se prendre pour être porteur de modernisme quand ils ne parlent pas de révolution. Si l'entre cette « histoire ancienne » et la nôtre les conditions sont totalement différentes, le problème politique de fond demeure : une classe possédante brutalement parasitaire et arrogante impose au peuple un traitement qu'il ne supporte plus.

En résulte, aujourd'hui comme hier, une situation révolutionnaire, c'est le « coup de jeune » d'octobre 1917 à l'opposé du « coup de vieux » de mai 2017 !

Encore faut-il débarrasser de son grand mensonge la façon aujourd'hui dominante de la raconter.

En quelques mots, l'œuvre accomplie par les bolchéviques a été colossale : la paix enfin conclue, l'immense terre russe nationalisée et remise gratuitement aux paysans, la banque devenue pouvoir public, l'Etat séparé de l'Eglise, le divorce et l'avortement légalisés et bien d'autres libérations.

D'où la fureur des ex-dominants, l'atroce guerre civile aggravée d'interventions militaires étrangères. Mais d'où aussi un « ébranlement du monde » qu'on entend gronder encore aujourd'hui, incitant tous les révisionnistes de l'histoire à monter au créneau.

Car, Lénine avait bien compris que, seuls, ils ne pouvaient aller à la victoire. Car le passage à la société sans classe n'est pas seulement impossible dans la Russie arriérée d'alors, il est encore prématuré à l'échelle mondiale, le capitalisme est bien loin d'avoir atteint ses limites.

Ce petit retour historique pour revenir en 2017, avec ces dirigeants politiques aux abois et plus dangereux que jamais, marquant l'entrée du capitalisme en phase terminale, phase de folie qui mène dans le mur à la fois la planète et l'humanité.

Mais, dans le même temps, murissent les conditions d'une société sans classe. Une politique qui ne part pas de là est désormais sans avenir ; ce que ne semble pourtant pas vouloir mesurer le monarque de l'Elysée. Pourtant certains s'en inquiètent, comme NATIXIS qui – dans une note interne – dit sa crainte d'un mouvement de grande ampleur des salariés

réclamant un juste retour de la richesse créée par leur travail par une augmentation des salaires.

La révolution n'est pas chez Macron, mais du côté du monde du travail dans son entier. Non pas par une rupture brutale, mais par un processus de réformes majeures rendues irrépressibles par une lutte d'idées et d'initiatives d'énormes ampleurs.

Le processus revendicatif engagé par la CGT, dès le mois de juin, s'inscrit dans une démarche de long terme avec l'objectif de créer les conditions d'aboutir à un mouvement de grande ampleur, porté par la masse des salariés actifs et retraités, capable non seulement de stopper le processus de régression sociale en cours, mais de gagner de nouveaux droits, de nouvelles conquêtes sociales, une réappropriation des richesses par ceux qui les produisent : les travailleurs !

C'est pourquoi, mesurons bien le chemin parcouru depuis fin juin, où le gouvernement –soutenu par de nombreuses forces politiques, le patronat et des organisations syndicales- avait fait le choix d'isoler la CGT, une CGT lucide qui avait tout de suite perçu la gravité de l'attaque –sans précédent- pour le monde du travail.

Mais, aujourd'hui, le gouvernement se retrouve de plus en plus isolé pour porter sa politique de régression sociale rejetée très largement par les organisations syndicales (hormis le patronat), par les salariés et –plus largement- par la population ; en témoigne la mobilisation qui se poursuit.

Car ce démantèlement du socle social français, avec les ordonnances est historique ! Chacun mesure bien que c'est un nouveau modèle « social » que veut imposer ce gouverne-

ment et tous les libéraux qui le soutiennent, faisant table rase des conquêtes de 36, du programme du Conseil National de la Résistance et des acquis qui furent les fruits d'années de luttes.

Toutes les richesses au tenant du capital et la précarité, la pauvreté pour les salariés, les retraités, les chômeurs, les jeunes ...

C'est pourquoi la CGT propose que tous les moyens de s'y opposer doivent être mis en œuvre, qu'il s'agisse de se mobiliser dans la rue en grève ou devant les tribunaux.

Pour cela, notre priorité est la proximité de la construction du rapport de forces et de développer la mobilisation contre l'ensemble du projet gouvernemental, qui a pour objectif de nous ramener au 19<sup>ème</sup> siècle socialement version 21<sup>ème</sup> siècle, et pour le projet revendicatif de la CGT, ce qui passe : Par l'ancrage dans les entreprises qui est – à ce stade- insuffisant, les organisations de la CGT se doivent de travailler avec nos syndicats (y compris les élus et mandatés) à une meilleure compréhension de la gravité de la situation et prise en compte des attentes des salariés par la mise en place de cahiers revendicatifs, permettant de lier revendications dans proximité et convergence des luttes dans les actions inter-professionnelles.

Favoriser la tenue d'assemblées générales dans les entreprises.

Accélérer la tenue de réunion d'information/formation pour nos syndicats .../...

Retrouver l'intégralité du rapport d'ouverture en cliquant sur :

<https://fr.calameo.com/read/0000568739d5cd92c2686>



# Débat général...Débat général... Débat général

**Olivier GUIX,**  
Comité régional Pays de la Loire

## Décider d'une action UIT

Notre action UIT de 2014 avait un réel succès si l'on considère le travail commun entre camarades de transport, cheminots, de l'équipement et marins. Nous avons donc besoin de renouveler ce type d'actions afin de porter nos propositions CGT concernant le transport, la multimodalité.

Sur le mandat, l'UIT en local, peut aussi être l'outil pour aller au contact des salariés, dans les entreprises, qui ne bénéficieraient pas d'une représentation CGT.

**Thierry GOURLAY**  
SG Comité Régional Bretagne

La Cgt a initié dès le début de l'année 2017 une campagne industrie qui s'est traduite par deux moments importants qu'on représenté les assises du mois de février et les initiatives en territoire au printemps. Cela a permis sur la région de Bretagne d'engager deux projets de territoires, l'un sur Brest, l'autre sur Saint Malo.

Cette démarche projet, validée lors de la conférence régionale de juin 2016 vise à mettre en commun les syndicats d'un même périmètre territorial autour d'une activité industrielle afin d'en faire un projet partagé. Sur Brest, ce sont les énergies marines renouvelables qui ont permis l'émergence d'un collectif de travail, alors que sur Saint Malo, c'est le besoin de développer l'activité portuaire qui a fédéré les énergies.

Au delà du fait qu'au sein de chaque collectif de travail, émerge des idées nouvelles, la mise en commun des syndicats, parfois le simple fait qu'ils se rencontrent, permet de dynamiser une activité territoriale qui s'ancre à partir des réalités de proximités.

Par contre, il y a un sujet qui est venu dans les deux groupes de travail et qui sans lui, aucun projet ne peut se développer, c'est la question des transports. Tant sur le sujet du transport de matière première, mais aussi du transport des salariés pour se déplacer, le sujet de la mobilité est aussi important que celui de l'énergie.

C'est aussi pour cela, que s'il est important que les syndicats soient au cœur de l'élaboration des projets, la place des professions est également nécessaire pour donner une visibilité sur la notion des filières et travailler les complémentarités entre les territoires.

Il est évident que chacun de nos projets ne trouvera sa pleine efficacité que s'il est partagé et construit avec les syndicats, les professions et les territoires.

Si la dimension péninsulaire de la Bretagne favorise la prise en compte des enjeux de maritimité, les choix politiques de l'organisation et le volontarisme des militants sont aussi à mettre à l'actif d'un travail qui se réalise maintenant depuis plusieurs années.

Le carrefour du travail et de la mer qui a été réalisé en 2014 à Brest en présence du Secrétaire Général de la Cgt a permis de mettre en place un collectif mer, qui favorise la rencontre des professions et des syndicats du secteur. 100000 salariés sont concernés par un travail autour de la mer, et cela nécessite de la CGT de prendre des dispositions pour renforcer son action dans ce secteur.

Si nous pouvons construire des interventions dans les différents lieux d'intervention liés à la mer, et il y en a, cette proximité avec les syndicats nous permet de produire des documents élaborés avec les salariés. Bien sûr, cela est à parfaire, mais dans le cadre du plan d'action de la stratégie mer et littoral, nous allons être en mesure de travailler une intervention partagée qui servira de support aux différents ateliers organisés dans lesquels la cgt assurera une présence pour porter les revendications des salariés du secteur.

Les assises de l'économie maritime organisée par Le Marin viennent de se terminer la semaine dernière en annonçant la date et le lieu pour l'année prochaine. Elles se dérouleront à Brest en novembre 2018, nous avons déjà réfléchi au niveau de la région à envisager ce rendez vous comme un moment de mobilisation et de propositions sur les questions de la mer, du travail. Pourquoi ne pas lui donner un caractère national en le préparant maintenant à partir du travail que nous allons réaliser dans le cadre de nos collectifs de travail, et à l'occasion de la stratégie mer et littoral.

**Jean-Raymond MURCIA**  
Comité régional Rhone Alpes  
Animateur UIT

## L'UIT des salariés/voyageurs en Région Rhône-Alpes

La conférence de l'UIT n'est pas là pour refaire les congrès des fédérations mais pour regarder comment nous répondons –en territoire- aux questions de la mobilité, de l'efficacité énergétique, de la pollution atmosphérique. De même, comme nous abordons la question du traitement des déchets.

Cherchons à examiner ce qui, en nous rassemblant, permettra une action commune en direction des usagers, des salariés afin de leur permettre d'avoir un territoire respectueux.

Seul le service public peut répondre à cet enjeu.

Que faisons-nous ? Voilà la question qui mérite le débat.

**Jacques ELIEZ**  
FD Transports

## Le transport au cœur des préoccupations sociales !

Indiscutablement, l'enjeu des transports est central et ce, quel que soit le domaine qu'il touche : de marchandises ou de personnes, et quel que soit son mode. Ainsi, par ses propositions et sa convergence et analyse, la CGT doit porter des propositions, des solutions et porter des ambitions pour le transport, un transport adapté à l'échelle d'une commune, d'un territoire, au plan national, européen et international.

Notre forme d'organisation va être déterminante dans notre capacité à traiter ces enjeux.

Le transport, c'est aussi un secteur d'activités qui appelle une réflexion globale, tant sur la question des financements que du lien entre les différents secteurs. C'est ainsi que notre revendication d'un «pôle public financier » et d'un «pôle public des transports » trouve toute sa pertinence. Une pertinence qu'il vaut mieux faire connaître et comprendre.

Pour la CGT, l'enjeu premier est de pouvoir porter ces ambitions de manière cohérente et convergente au niveau de l'ensemble des organisations ; tant les fédérations de l'UIT que les territoires et particulièrement des Comités Régionaux.

Travailler nos convergences revendicatives, tel est l'un des objectifs que doit s'assigner notre UIT.

Sur la seule question du financement, une contradiction se fait jour : entre l'ambition politique de développer les transports sur un territoire et l'incapacité financière à concrétiser cette ambition.

La transition énergétique, l'investissement dans les matériels et les infrastructures appellent à un fort niveau d'investissement, comment trouver le financement à l'échelle d'un territoire sans accroître la pression fiscale des habitants ?

Particulièrement au regard du manque de dotation de l'Etat ? C'est souvent face à ce choix cornélien que l'élu voit dans les PPP des solutions à sont problème de financement. De très mauvaises solutions à un véritable problème.

Enfin, la question du statut des salariés, et plus largement du niveau social et de protection sociale, est primordiale.

Au-delà de l'impérieuse nécessité de défendre et promouvoir les services publics, la question sociale doit être considérée dans son ensemble. Notre Fédération porte l'idée d'un « statut unifié des salariés du transport ». C'est le sens de l'engagement commun que nous pourrions renforcer au niveau de notre UIT. La CGT doit aussi penser « à comment réduire les besoins de transport », notamment en élargissant sa réflexion aux organisations territoriales sur les enjeux de l'aménagement du territoire.

### **Pierre PLACE** **Comité régional Occitanie** **Animateur UIT**

#### **Réflexions sur les attentes vis-à-vis de l'UIT**

Grandes disparité de l'UIT en territoires (syndical, représentation FD etc...) et « environnement » qui change (loi NOTRe, MAPTAM).

Premières préoccupations de l'UIT : aider à lutter contre les mises en concurrence et dumping (entre modes, entre territoires).

Mettre au cœur de la réflexion des syndicats/territoires la vision « multimodale » et sur notre cadre public, de service public, avec une vision commune nationale et ses répercussions en territoire.

L'efficacité serait d'apporter des réponses sur le double niveau territorial et national.

### **Laurent BRUN** **SG FD Cheminots**

#### **La conférence n'est pas un cercle de penseurs mais doit être concrète : « que vivons-nous au quotidien ? De quelles perspectives avons-nous besoin ? »**

Pour que notre conférence soit utile, nous devons partager nos constats et nos exigences.

Dans l'actualité, nos constats révèlent une série d'attaques de grande ampleur, début 2018 : réforme ferroviaire au 1<sup>er</sup> semestre avec la privatisation comme finalité, un plan quinquennal de programmation des finances publiques qui vont consacrer un recul de l'Etat sur ses missions encore plus important que la RGPP de Sarkozy, le paquet mobilités au niveau européen pour accroître le dumping social, la privatisation des aéroports, etc.

L'ensemble de ces attaques trace une politique de désengagement de l'Etat qui veut, progressivement, laisser le marché réguler le domaine des transports. Mais est-ce efficace ? NON.

Cela ne permet pas de répondre aux besoins sociaux, d'aménagement du territoire ou autre. Nous en avons l'exemple dans le Fret ferroviaire ou la dérégulation et l'abandon d'une politique publique au profit de la concurrence ont conduit à l'effondrement de la part modale ferroviaire.

Alors quelle perspective devons-nous construire ? L'une de nos difficultés est la division qui affaiblit la combativité des salariés. Nous devons faire prendre conscience que les effets sont divers, selon nos métiers, mais que la cause est commune.

Pour cela, il faut sûrement réfléchir à une action ou une campagne comme cela a été demandé, précédemment, mais il faut aussi appliquer les orientations confédérales actuelles d'ancrage dans les entreprises.

Il y a besoin de partir des revendications des salariés pour faire le lien avec le besoin d'une politique des transports, d'une réglementation progres-siste, d'outils publics d'intervention.

Il faut aussi sûrement que nous ciblions les entreprises où la CGT n'est pas implantée pour aller, collectivement, débattre avec les salariés et les organiser.

### **Olivier MOUGEOT** **FD Equipement/Environnement**

#### **Economie circulaire, il faut passer du concept à une réalité par la convergence revendicative**

Economie circulaire, il faut passer du concept à une mise en œuvre concrète. La multimodalité des transports passera par une rénovation des bateaux dédiés au transport fluvial mais aussi par une relance des voies d'eaux. Le fret ferroviaire doit être développé là où il n'y a pas de voie d'eau. A mon sens, le ferroviaire doit être dédié en grande partie aux transports de voyageurs. Le transport routier de marchandises doit être limité au maximum, compte-tenu des impacts négatifs sur la fluidité du trafic, la gravité des accidents et, bien-sûr, la réduction des GES.

Il faut une convergence des revendications.

Canal Seine Nord Europe : désengagement de l'Etat au profit de la région Hauts de France, quid de l'exploitation à VNF ?

### **Charles BREUIL** **FD Equipement/Environnement**

#### **Politique d'entretien routier – Désengagement de l'Etat - Aménagement du territoire**

Le constat de la détérioration du réseau routier national a été pointé par 2 rapports (40 millions d'automobilistes et celui du Sénateur Maurey). Ces rapports portent sur les réseaux départementaux (98% des infrastructures) et sur le réseau routier national.

La détérioration des réseaux contribue à l'insécurité routière (augmentation des accidents) ainsi qu'aux conditions de travail des salariés.

En contrepartie, les SCA engrangent des profits colossaux (taux de rendement supérieur à 10%) pour les actionnaires. Pour la CGT, ces profits doivent être utilisés pour l'entretien de l'ensemble du réseau routier et au développement d'autres modes de transport moins émetteurs de Gaz à Effet de Serre (GES).

Les gouvernements n'ont répondu qu'à des enjeux économiques. Les cadeaux faits aux entreprises ont fait baisser les moyens de l'Etat qui a réduit considérablement les moyens octroyés aux infrastructures.

Quelques illustrations : un récent rapport du CGEDD sur l'avenir du réseau national non concédé part du préalable d'une réduction des budgets, de

la baisse des niveaux de service, des garanties minimales des agents ...

Un autre rapport POLMAR-Terre pointe la nécessité de faire des économies. Face à la baisse de la pollution marine, les 8 centres POLMAR devront être ramenés à 2 voire 1.

Pour la CGT, il faut revendiquer un service public sous maîtrise publique, cela passe par la réappropriation de la gestion des réseaux concédés.

Nous devons nous poser la question d'une politique qui engendre une concentration de la richesse dans les villes. L'étalement urbain est une constante internationale due, sans doute, à une économie mondialisée. Cette concentration de population dans une zone restreinte entraîne, inévitablement, des problèmes de mobilité, de pollution etc. Nous devons nous battre pour revenir à une véritable politique d'aménagement du territoire !

### **Camille PUJOL** **FD Equipement/Environnement-Comité régional Normandie**

Le document préparatoire à la 11<sup>ème</sup> conférence de l'UIT nous semble éloigné des attentes des citoyens, des usagers. Nous ne le comprenons pas. Il s'agit d'une juxtaposition de points de vue sans réel lien entre eux. Il est en dehors du temps et des réalités que vivent nos concitoyens en territoires.

Il nous paraît indispensable de revenir à l'essence même du syndicalisme qui est la défense des revendications.

En effet, dans le document page 19, il est dit : « dans cette période de transition, les lois NOTRe et MAPTAM sont synonymes de recentralisation ». Que devons-nous en faire, en penser, en dire ? Cette phrase ouvre le débat car les régions concentrent la quasi-totalité des compétences en matière de transports et de mobilité.

Le monde a changé ! Pourtant, dans l'édito, nous faisons référence à 1936 et au CNR. Ce programme visait à reconstruire le pays dans des circonstances bien particulières, avec un patronat qui avait failli et collaboré et un pays à reconstruire dans sa quasi-totalité.

La situation de 2017 est bien différente. Nous sommes dans une Europe en paix depuis 70 ans et dans un pays qui est la 5<sup>ème</sup> puissance économique mondiale. Notre modèle social doit évidemment être préservé, amélioré et adapté au monde d'aujourd'hui et de demain. Pour illustrer ce propos, devons-nous nous attacher à une irrémédiable croissance, comme celle que nous avons connue durant la reconstruction, ou nous atteler à une croissance soute-

nable et durable. Il nous semble que ce concept doit être revu dans le cadre des transitions énergétique et écologique. Que fait la CGT de ce concept ?

Nous sommes dans une économie capitaliste, ouverte et mondialisée où de grands enjeux s'opposent.

La vie quotidienne a profondément évolué depuis 1945.

Nous vivons en majorité dans des métropoles, ou des grandes villes (70%) et vivons les difficultés des transports au quotidien.

Depuis 1982, nous sommes dans une République décentralisée. Les dernières lois viennent de renforcer ce fait.

Les régions sont autorités organisatrices des transports. Les collectivités locales ont pour mission d'organiser les transports urbains. Or, que constatons-nous aujourd'hui ? :

Du fait de la décentralisation, la donnée principale est la mise en place d'une certaine forme d'horizontalité dans la mise en œuvre des politiques publiques au détriment d'une verticalité antérieure.

Avec le développement d'internet et du numérique, de nouveaux modes de vie et de consommation se constituent. Les citoyens consomment autrement, de nouveaux modes de transport apparaissent. Nous voyons se développer une économie collaborative fondée sur l'usage de transport et de moins en moins sur la propriété vélib Cityscoot, voitures électriques.

La mobilité s'impose dans nos vies sous toutes ses formes : mobilité dans le travail, mobilités sociales, sociétales, loisirs ...

Ce projet, vu l'ampleur des questions traitées doit s'inscrire dans un projet global porté par la Confédération. A cet égard, la Confédération doit faire le lien entre politique des transports, mobilité et habitat par exemple.

La Confédération doit s'exprimer sur le sujet.

### **Gaëtan SILENE** **FD Equipement/Environnement**

#### **CAP 2022 – Action interprofessionnelle**

La politique gouvernementale est ultra-libérale contre les conquies sociaux obtenus par la lutte et favorise le patronat. Le Comité Action Publique 2022 (CAP 2022) est mis en place pour l'abandon des missions de service public, sa privatisation et ne garder que les missions régaliennes.

Le service public de proximité n'a plus d'existence car il est supprimé, ce qui aggrave les conditions de travail des

personnels intervenant sur ces réseaux et infrastructures, comme la sécurité des salariés et personnels intervenant sur les réseaux routiers.

Les employeurs de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et les Directions Interdépartementales des Routes (DIR) rejettent leurs responsabilités sur les usagers et les clients, quand on connaît le nombre croissant d'accidents.

La métropolisation et la régionalisation des réseaux et infrastructures sont une réalité pour la gestion de ces réseaux.

Le Directeur de la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire dit à la Commission du Développement Durable de l'Assemblée Nationale, en décembre 2016 : « que les DIR devraient s'adapter aux métropoles » faisant écho en cela au rapport de CGEDD sur l'évaluation de la politique publique de gestion du réseau routier national non concédé qui fait 5 propositions dont 2 nous concernant directement : création d'une agence des infrastructures routières avec recettes affectées pour la gestion du réseau routier national et le transfert –aux régions- du réseau routier national.

La complémentarité des modes de transport est plus que nécessaire, comme l'action que nous devons mener et préparer pour combattre cette politique gouvernementale et faire en sorte d'une convergence entre notre action et celle de la Fonction Publique, si elle est décidée.

### **Guy MARTRE** **FD Transports**

#### **Déchets – Enjeux transports et service public**

Etat des lieux :

La collecte des déchets ménagers a été instaurée au Moyen-âge dans diverses villes. Elle a été conteneurisée, en 1884, par le Préfet de la Seine : Eugène Pou-belle. 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, de la déléguer à une entreprise du secteur privé via des marchés publics ou des Délégations de Service Public (DSP). 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 – le service public local a collecté 38 millions de tonnes ménagères-, 64 millions pour les entreprises, 4 millions pour les collectivités et 247 millions pour la construction.

Le parc des installations de traitement est le suivant 558 centre 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 2300 structures de collecte de déchets : 82% sont des structures intercommunales (communautés = 1406, syndicats = 467 et 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 est 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 entraînant une hausse importante pour l'ensemble des contribuables.

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 communes 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 au regard 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 ; quels 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.

### 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.

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.

### Jean-Luc PELTIER CR Bretagne – animateur UIT

#### Evolution de l'approche politique des AOT en matière de gouvernance et offre de transport

En Bretagne, un protocole d'intention TGV a été signé entre le Comité Régional et la SNCF afin de garantir la desserte de villes situées entre Rennes et la pointe finistérienne, dans le cadre du lancement de la LGV BPL. Cela traduit le désengagement de l'Etat qui n'assume plus son rôle d'aménageur du territoire.

Dans le débat actuel sur la question des mobilités, remonte la problématique des VTC, plateformes numériques, auto-portage, véhicule autonome ... Beaucoup d'AOT portent le fait que le retour sur investissement, en matière de transport collectif, n'est pas à la hauteur et que ces solutions peuvent devenir une alternative. Nous avons une responsabilité collective et donc la nécessité d'en débattre à l'occasion de cette conférence.

L'UIT et le Comité Régional sont les outils idéaux pour travailler la question du renouvellement des conventions TER. Les fédérations peuvent être un facilitateur pour une approche large afin de mettre l'ensemble des salariés du Groupe SNCF autour d'une table afin d'aborder, de manière revendicative, cette question. Cela est d'autant plus prégnant que les régions ont encore gagné les compétences transport dans le cadre de la mise en œuvre de la loi NOTRe.

### Mazouz BEN LAZERI FD Cheminots

#### Appuyer l'UIT en territoire/responsabilité politique

Les directions ALSTOM et GENERAL ELECTRIC ainsi que le Gouvernement se contentent de dire dans la presse, auprès des salariés et de leurs représentants – pour gagner leur assentiment- qu'il suffit d'additionner les deux chiffres d'affaires et les deux carnets de commandes pour créer un « géant industriel du ferroviaire », sans expliquer les bases claires et cohérentes qui le supporte.

Je ne vais pas y revenir ici, Dominique l'a détaillé dans son rapport. Nous sommes donc face à une réelle escroquerie !

Malgré les annonces de maintien de l'emploi sur site, nous voyons d'ores et déjà les attaques se pointer avec, notamment, une mise en concurrence des salariés entre eux (cheminots/Als-tom). Dans le domaine de la maintenance, cette mise en concurrence est appuyée par des élu-e-s politiques via le financement d'infrastructures matériel en PPP ou autre (ex : Mulhouse).

Dans le même temps, sur notre périmètre, nous avons un triplement du trafic international de marchandises avec une attaque en règle sur les règles du travail toutes professions.

Là aussi, les élu-e-s politiques ont un rôle important dans cette déréglementation contraire à toutes les annonces faites dans les différents colloques et/ou conférences puisque sur l'axe Nord/Sud et Nord/Ouest, bon nombre d'axes routiers sont quasiment gratuites (N19/A36/A35).

Aussi en partant de ces éléments, nous avons travaillé les convergences avec les camarades, notamment autour de cahiers revendicatifs locaux ; y compris sur l'international (j'y reviendrai demain).

A l'instar de l'UD Haut-Rhin et du territoire de Belfort, nous avons pu créer des Comités Locaux.

La route est encore longue et les difficultés sont grandes notamment en lien avec notre outil (j'y reviendrai également après-demain) mais nous avons su –à partir du local- lier l'ensemble des éléments afin de gagner sur nos revendications.

Pour finir, je souhaite juste appuyer sur la question de la formation UIT. Celle-ci doit être encore appuyée et il serait plus que nécessaire qu'à minima nos premiers responsables soient formés.

## **Michel LE CAVORZIN** **SG FD Syndicats Maritimes**

### **Dumping social et gouvernemental dans le maritime**

La politique maritime, déjà en déclin depuis plusieurs années, ne progressa pas avec le gouvernement actuellement en place.

Dans la partie transports, dans le cadre du pétrole, nous perdons de plus en plus notre indépendance car nous n'avons pratiquement plus de flotte pétrolière et encore moins de marins accrédités pour le faire. Nous parlons, en ce moment, de flotte stratégique, mais le gouvernement actuel ne met pas les moyens qu'il devrait pour se faire. D'ailleurs, il n'a l'intention d'y mettre aucun moyen financier. La flotte stratégique doit permettre l'indépen-

dance maritime de la France, en cas de conflit mais également en matière climatique (ouragan ...) et pandémie ou autre auxquels nous n'avons pas encore pensé. Dans ce cadre, parlons du Brexit : en 2019, les anglais vont sortir de la Communauté Européenne, donc plus aucune obligation pavillonnaire. Nous pourrions, alors, voir –pourquoi pas ?- flotter sur les navires de DFDS ou BAI des pavillons des îles à paradis fiscaux avec des marins de la Communauté Internationale. Il est donc important de protéger le transport à passagers car, outre ce secteur, le sud et Corsica Linéa (ex SNCM) avec le dumping social mené par Corsica Ferries n'est pas mieux lotie.

Concernant les EMR, la politique du gouvernement dans cet engagement est trop faible. A ce jour, il n'y a aucun armateur français qui installe les éoliennes off shore, même si ces derniers étaient volontaires, mais le gouvernement a laissé les entreprises privées faire ce qu'elles voulaient. Donc, dumping social également dans ce domaine, qu'en sera-t-il demain de l'entretien des EMR ?

Les Assises de l'Economie de la Mer, qui se sont déroulées la semaine dernière au Havre, ne nous ont pas rassurés.

Non seulement, pas un mot sur le dumping social –alors qu'une compagnie comme la CMA/CGM tout en engrangeant des bénéfiques records met en place un « plan d'amélioration de la flotte » en supprimant plus de 200 postes de marins- mais il y est annoncé 3 grands ports pour la France : Dunkerque, Le Havre, et Marseille.

Mais que vont devenir les autres ports de la façade atlantique ? Auront-ils les moyens d'entretenir ceux-ci pour l'arrivée de navires et un accueil du Fret et des passagers, d'où qu'ils viennent, et qu'en sera-t-il du transport multimodal au départ de ces ports ?

Sans occulter la non volonté du gouvernement de conserver l'existant : le remorquage.

Pour le maritime, il est vital de développer le multimodal dans le transport, qu'il soit de Fret ou de Passager mais, également, des structures ; sans oublier le contrôle des navires tant sur le plan sécuritaire –par les PSC- que sur le plan social avec l'application de la MLC 2006 qui était pourtant un minima toujours pas appliqué et qui favorise le dumping social et perte de l'emploi qu'il soit national, européen, pour un profit toujours plus important pour les armateurs et les donneurs d'ordre.

## **Nadia BAZRI** **FD Equipement/environnement**

### **Les liens entre le service public, le statut de la fonction publique et le travail**

Je souhaite revenir sur le lancement d'Action Publique 2022 pour réagir à certaines interventions.

Cette démarche vise certes à réduire de trois points la dépense publique mais son objectif principal est de transformer en profondeur le périmètre des services publics.

Tout à l'heure, Jacques a dit « pour notre combat, la défense des services publics a ses limites quand 70% des transports réalisés le sont par des entreprises privées », attention car en disant cela, nous sommes sur les batailles que nous avons perdues et non celles que nous devons gagner.

Je prends l'exemple de la Poste. Vous avez peut-être vu ces publicités qui passent à la télé où l'on vante les mérites du facteur qui va venir s'occuper des personnes âgées dépendantes moyennant la facturation de la prestation. Après avoir cassé l'image du postier fonctionnaire qui exerçait cette mission de lien social comme une partie intégrante de sa mission de service public, on revient à ce service mais marchandisé.

Cela me permet de faire le lien indispensable entre service public et statut de la fonction publique. C'est parce que –dans des établissements comme la Poste- les missions se sont transformées en missions commerciales, réalisées sur un marché que le statut a reculé dans ces établissements.

C'est pourquoi nous devons être vigilants et convaincus du lien entre service public et statut de la Fonction Publique. En tant que fonctionnaire d'état, j'insiste sur le fait que le statut vise d'abord à protéger les missions d'intérêt général et les principes du service public tel celui d'égalité.

Il est important de porter cette vision dans le contexte actuel car on a franchi un seuil avec CAP 2022.

J'ai participé récemment à la convention des cadres de VNF où le ton a été donné clairement sur notre secteur à VNF : il n'a été question, sur le grand gabarit, que de la massification de trafics, du rapport qualité-prix dans la gestion des trafics qui est un enjeu essentiel de l'émergence d'une organisation logistique française. La question centrale, dans cette logique de rentabilité est le gain de temps et la digitalisation et le numérique n'ont été abordés que sous cet angle : faire gagner du



temps aux transporteurs et aux grands groupes industriels. De ce point de vue, avec l'élection de Macron, un seuil a été franchi. Les grands groupes deviennent les donneurs d'ordre des politiques publiques et nous sommes sommés, même fonctionnaires, de nous adapter avec la seule finalité de maximiser le temps, leurs profits !

On est donc au-delà de la réduction de moyens. Par rapport à cela, je souligne que nous avons souvent focalisé sur le manque de moyens –qui est une réalité– sans voir comment on dépense cet argent ! Sur le petit gabarit, en passe d'être abandonné car non rentable, on maintient les agents dans le mal-faire.

A VNF Sud-Ouest, par exemple, les crédits d'investissements pour une année ne sont délégués qu'en septembre plaçant ainsi les équipes dans des situations intenable pour bien travailler. Pour faire avec nos mots d'ordre un peu automatiques, comme le manque de moyens, il faut aussi pointer cela. Partir des missions et de comment on les exerce avec les personnels pendant les HMI (Heures Mensuelles d'Information) permet d'entrer dans ce concret là.

Pour cela, il faut aussi aller vers tous les personnels, y compris en tant que militant fonctionnaire vers les salariés de droit privé. Je veux citer une parole forte d'un salarié de droit privé : «si, à VNF, il y avait pas de fonctionnaire, je n'aurais pas l'emploi que j'occupe ».

Par cela, il a voulu dire que ce qui nous lie –fonctionnaire et droit privé– à VNF, c'est le service public !

C'est en parlant du travail qu'on avancera. Nous sommes une confédération générale du TRAVAIL réunissant des ouvriers, des cadres, des employés autour du travail, c'est même toute l'histoire de la genèse du Code du Travail mais la CGT s'est constituée peu à peu en métiers qui nous cloisonnent et j'appartiens à une fédération qui subit cela

**David DONNEZ**  
**FD Cheminots – Comité Régional Grand Est**  
**Animateur UIT**

**Importance de notre UIT**

Si les transports sont au cœur de notre conférence, c'est parce que les transports sont au cœur de cette concurrence féroce et au cœur du réacteur du capitalisme. C'est une stratégie globale organisée et si l'on attend du gouvernement ou de Nicolas Hulot, on peut attendre encore beaucoup de temps. C'est comme si on demandait aux banques de s'occuper de la fonte de la banquise !

La loi NOTRe, nous n'en voulions pas, on l'a combattue mais malheureusement, aujourd'hui, elle est là et nous avons eu à gérer la fusion de l'Alsace, la Lorraine et la Champagne-Ardenne.

Le 1<sup>er</sup> dossier que l'on a eu à gérer, car je suis l'animateur de notre UIT sur la Région Grand-Est, a été la fusion des 3 conventions TER. Nous nous sommes battus pour avoir une complémentarité de celles-ci au lieu d'avoir une juxtaposition et de prendre le meilleur de chacune d'elles.

Concernant le réseau routier, nous combattons le projet de privatisation de l'A 31 et nous avons réussi à mettre tous les camarades autour de la table et travailler à 2 cahiers d'acteurs CGT : sur les modes alternatifs et sur le financement.

Pour les voies navigables, on relance le lobbying concernant le Saône/Moselle et nous poussons pour que le réseau Freycinet soit préservé et nettoyé.

Sur les aéroports, il y avait des velléités de les mettre en concurrence, nous travaillons pour les mettre en complémentarité (Vatry-Strasbourg-Lorraine).

A travers le SRADDET, nous regardons avec notre UIT, le CESER et le Comité Régional, afin de peser sur ce schéma qui est prescriptif et notamment pour la construction d'une gare fer/fer à Vandières.

Comme vous le savez, nous avons une région frontalière et nous travaillons de concert avec nos homologues au travers d'ETF ou de la CSI afin d'avancer sur nos revendications et exigences. L'international est un sujet extrêmement important et je salue la présence de Franck Moreels, Président d'ETF.

Mais, on peut se battre sur tous ces sujets : en face, nous avons un patronat qui –lui– est extrêmement organisé et si nous ne travaillons pas ensemble, nous aurons du mal à combattre le dumping social.

Il nous faut gérer également, le 1er PSE dans les réseaux urbains (Nancy) et –là aussi– nous avons une responsabilité particulière pour faire capoter ce scandale ! Alors vous voyez, mes camarades, il ne nous reste plus qu'à mettre l'ensemble des modes en complémentarité, mettre en réseau nos camarades à travers notre outil qu'est l'UIT. Et comme dit, à juste titre, Titi : « UIT un jour, UIT toujours ».

Alors, vive la CGT et la 11<sup>ème</sup> Conférence de notre UIT.

**Jean RICONNEAU**  
**FD Cheminots**

**Le financement, la clef de voûte des enjeux sociaux, environnementaux et économiques**

Le désengagement de l'Etat dans la régulation des transports est marqué aussi par le désengagement de ce dernier sur le financement tant sur les infrastructures que sur le matériel qui ont pour conséquence directe des effets néfastes sur les salariés et les usagers et, plus généralement, sur les citoyens.

Renoncement de l'écotaxe, c'est 800 M€/an en moins dans le budget de la DGITM.

Relèvement du seuil de 9 à 11 du versement transports = 500 M€ en moins pour la DGITM.

La renationalisation des autoroutes permettrait d'avoir 1,5 Mds€ supplémentaire pour les infrastructures.

Sans financement, il est difficile de parler des infrastructures et des choix à arrêter.

Arrêter d'utiliser l'argent public pour financer les PPP au détriment du service public.

L'exemple de la LGV Tour-Bordeaux est criant : durant 44 ans qui restent de la concession, que les trains soient vides ou remplis, le concessionnaire (LISEA) est assuré d'avoir une ressource pérenne et, à défaut, l'Etat paiera.

C'est l'argument même qui est opposé, aujourd'hui, aux trains du quotidien mais, pas ou peu remplis, ou les supprimer.



© Pascale Lalys

## 2<sup>e</sup> séance présidée par Fabrice Michaud Secrétaire général de la Fédération des syndicats des transports



© Pascale Lalys

### 1<sup>er</sup> Thème : « Enjeux Européens et internationaux en lien avec les transports-Enjeux revendicatifs »

Introduction : David Gobet FD Cheminots avec la présence de Franck Moreels, président d'ETF



© Pascale Lalys

L'histoire de toute société jusqu'à nos jours n'est que l'histoire de la lutte des classes. Le grand capital est détenu par quelques individus, en 2016, 8 milliardaires possédaient plus que le revenu des 50% les plus pauvres de la planète, soit 3,5 Milliards d'individus, en 2015 ils étaient 55. C'est une progression fulgurante d'un système qui tisse son emprise avec les banques, les firmes multinationales et les médias. Tout cela est lié.

Cette domination sans partage se fait par le divertissement de la population plutôt que son éducation, c'est cette fabrique du consentement qui anéanti toutes alternatives et rend la bataille des idées plus difficile. C'est bien connu, dans la bouche des libéraux : il n'y a pas d'alternative...

Ces attaques sans précédent contre les travailleurs sont d'autant plus violentes sur notre continent qui a vu naître la révolution contre la monarchie, l'ère industrielle, les luttes ouvrières, les coopératives, les services publics, la protection sociale...

La construction européenne portait dans ses germes, le poison libéral, nous avons pour de multiples raisons, tenté souvent maladroitement de trouver l'antidote et nous voici au pied du mur. De promesses politiques sans contenu aux difficultés de construction du rapport de force des luttes à mener

dans ce vaste périmètre, des organisations figées dans leurs structures, l'embourgeoisement institutionnel, sans compter le syndicalisme d'accompagnement (pour rester poli) autant de difficultés qui pourraient amener à la résignation.

Mais nous luttons parce que nous ne renoncerons jamais à notre idéal, celui d'une société plus juste, plus humaine ou l'absolu et de répondre aux fondamentaux, excluant la voracité du marché sur les services publics.

Reprendre la propriété de quelques-uns, répartir les richesses, bref un monde de coopération et non de concurrence ou les conditions sociales et l'environnement priment sur les intérêts économiques.

Enfin une solidarité internationale sans faille, où les personnes fuyant la guerre et la misère ne s'appellent pas migrants ou sans papier mais des camarades qui renforcent la lutte des dominés, des exploités.

La réalité c'est que l'on nous compare aux ouvriers Polonais ou Roumains qui eux regardent les Moldaves, les Biélorusses, les Turques qui à leur tour regardent le continent asiatique ou africain.

Quelques individus aidés par quelques milliers de valets, exploitent cette planète et c'est insupportable. Si quelques syndicats espèrent encore accompagner la casse des droits sociaux, la plupart s'interrogent face à une telle violence sociale. L'ETF à son dernier congrès en mai a décidé de mener la bataille institutionnelle et en même temps d'être à

l'offensive sur des campagnes bien identifiées par section. La politique de « la chaise vide » n'est pas dans les pratiques de la CGT en France comme au niveau européen.

Nous avons identifié 4 tendances générales qui façonneront ou changeront considérablement le paysage des transports :

Les enjeux climatiques, l'environnement est menacé et nous ne pouvons prendre à cette terre plus qu'elle ne peut produire, cette surconsommation associée à la recherche de profits que sont les délocalisations et la marginalité du coût des transports.

Comme l'a rappelé Dominique, le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de GES 15% de l'émission mondiale et 23 % du CO2.

L'enjeu démographique et les déplacements des populations à cause du réchauffement climatique, les guerres du système capitaliste en Afrique et au Moyen Orient, la désertification des campagnes, c'est enjeu est prégnant et dramatique.

Le troisième enjeu concerne l'économie et sa globalisation, les entreprises sont multinationales, les décisions peuvent se prendre en un clic d'ordinateur à l'autre bout du monde. Un produit peut faire plusieurs fois le tour de la planète pour échapper à l'impôt, bénéficiant de main d'œuvre à bas coût et de normes environnementales moins contraignantes. Tout cela se fabrique, s'assemble grâce au transport ou à cause... Cette globalisation entraîne une concurrence entre les salariés dans toutes ces formes de dumping.

Enfin la dernière tendance, c'est la digitalisation de l'économie, sujet à la mode mais qui nous renvoie à beaucoup d'incertitudes et un bouleversement de notre conception du progrès. En effet ces nouvelles technologies dans les mains d'un système avide de profit s'avèrent destructrices d'emploi et chose nouvelle, un outil terriblement efficace pour détourner les lois, les conventions collectives etc.

4 thèmes transversaux à nos sections transports et une campagne qui sera déclinée jusqu'en 2019. Chaque section pourra inscrire ses revendications pour combattre le dumping social, salarial, fiscal et la remise en cause des normes de sécurité.

Nous revendiquons un socle des droits sociaux qui ne soit pas simplement une suite de recommandation, la CES et la CGT se sont inscrit pleinement dans cette campagne sur les réseaux sociaux.

Comme souvent à l'approche des échéances électorales, nos politiques sont résolus aux bonnes intentions et l'élection des parlementaires européens au printemps 2019 ne fait pas exception.

Nous devons, nous inscrire dans la construction du rapport de force en affichant les bilans des groupes politiques et des parlementaires sortants, nous proposons pour la France d'établir une liste noire des parlementaires en fonction de

leurs votes sur les projets transports et sociétaux et agir pour changer ce parlement libéral.

Nous avons aujourd'hui la chance que le nouveau Président de l'ETF, notre camarade Franck Moreels soit parmi nous, Frank appartient à la FGTB. Nous attendons beaucoup de la mandature. La CGT a porté une motion votée à l'unanimité pour soutenir les syndicats qui luttent pour défendre les normes de travail, nous remercions l'ETF d'avoir apporté son soutien aux salariés en lutte contre les ordonnances Macron.

Une deuxième motion sera défendue à la commission exécutive, pour que l'ETF travaille des sujets précis et se dote d'outil pour que les affiliés partagent leurs expériences, leurs revendications et leurs luttes.

Connaître les combats de nos collègues en Europe et dans le monde est une nécessité car cela nourrit une dynamique de lutte et nous aide à comprendre la stratégie patronale.

Nous devons organiser des groupes de travail « transverses » sur :

- La rémunération, sa composition, son niveau par rapport au salaire minimum et au salaire moyen dans chaque pays, etc.
- Les conditions de travail, les réglementations sur les horaires ou l'organisation du travail dans chaque pays, etc.
- L'hygiène et la sécurité, les mesures de protection réglementaires qui existent dans chaque pays, les structures chargées de les faire respecter, etc...
- La protection sociale, en matière de santé, de retraite, d'accident du travail, etc.
- La protection des filières nationales,

Ces groupes de travail permettront de partager les informations sur les différentes situations nationales, préalable indispensable à une activité revendicative pour des convergences concrètes.

Enfin il nous faut des outils de coordination pour chaque grand groupe transnational, s'appuyant sur les CEE, pour mieux coordonner l'activité syndicale dans les filiales de ces groupes afin d'anticiper leur stratégie et promouvoir le progrès social.

La CGT s'implique dans le syndicalisme international, avec notre confédération dans la CES, CSI les rencontres bilatérales et nous faisons de même à l'échelle de nos fédérations avec ITF et ETF. L'automne 2018 sera également une année de congrès pour l'ITF.

Notre outil UIT doit nous permettre de coordonner nos fédérations sur l'approche des multinationales, le rôle des CEE et de la mise en œuvre de la loi sur le devoir de vigilance.

J'ai choisi volontairement des sujets transverses, les sujets spécifiques à vos métiers, vous pourrez les exposer dans les débats.

Chers camarades autant de sujets que nous ne pouvons pas résoudre à l'échelon national mais bien dans une construction du rapport de force qui se doit d'être européenne et mondiale.

## ...Débat sur le thème...Débat sur le thème...

### Raphael TILLIE FD Equipement/Environnement

#### Europe, les territoires

Les initiatives en matière de financement des investissements sur les territoires doivent se construire avec les représentants des salariés, les associations, pour amener des changements comportementaux et éviter les répercussions sur les paysages.

Nous devons aussi regarder le changement climatique ensemble afin de réagir de façon dynamique pour créer les emplois justes et sociaux sans détruire les hommes et les territoires et en assurant l'égalité de déplacement et de sécurité pour tout citoyen.

### Mazouz BENLAZERI FD Cheminots

#### Europe, les territoires, enjeux internationaux, ancrage local

Contre le capital passera inévitablement par une prise de conscience des salariés à partir de leur quotidien.

Dans ce sens -sur notre périmètre- depuis la dernière conférence UIT, nous nous sommes attachés à travailler ces synergies eu égard à la mise en place d'une destruction et une désorganisation des règles de travail et donc de dumping social au niveau européen.

A partir de nos structures interpro avec notre UIT en appui, nous avons investi le CSIR des trois frontières (France/Allemagne/Suisse).

Plusieurs sujets sont sur la table, le transport international de marchandises, ses impacts au niveau environnemental, le financement des infrastructures de transport, les conditions de travail des salariés...

La question des aéroports en lien avec le droit de travail, notamment au niveau des compagnies aériennes low cost, le ferroviaire en lien avec les coopérations internationales et la mise en place de plateformes multimodales sur la façade Est.

En lien avec nos axes revendicatifs, il s'agit là de travailler sur des propositions concrètes répondant aux besoins réels des usagers/citoyens et non pas de business.

Nous avons du pain sur la planche et la route est encore longue. Mais, ensemble, en s'organisant -y compris au sein d'ETF- nous pouvons créer les conditions d'une vrai progrès social international.

### Laurent BRUN SG FD Cheminots

#### Construire des convergences européennes, cela se réfléchit et s'organise

Nous sommes dans un système économique mondialisé donc le transport est un élément stratégique pour les capitalistes.

Quelle est la stratégie du patronat pour faire évoluer les modes de transport en fonction de ses besoins ?

Tout d'abord, permettre une concurrence entre les opérateurs nationaux du ferroviaire en supprimant les barrières techniques à l'interopérabilité. Ensuite, installer la concurrence interne aux pays. Et enfin, déréguler en matière sociale et de sécurité pour que la concurrence ne se fasse pas sur l'innovation -comme le veut la propagande- mais bien sur l'opposition entre salariés et l'abaissement de leur rémunération.

Le corolaire de cette baisse du «coût du travail », c'est une déqualification des salariés.

Quel a été notre travail dans les structures syndicales européennes et son efficacité ?

Sur l'opposition à la concurrence, nous avons mis l'UE en échec, pendant 10 ans, en imposant le maintien de la possibilité d'attribution directe à l'opérateur historique dans le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire et le règlement OSP en 2007. Bien qu'ils y soient revenus en 2017, nous pouvons dire que les euro-grèves et euro-manifs ont pesé.

Sur la déqualification, un groupe de travail a été mis en place au sein d'ETF sur la certification des conducteurs en Europe, pour imposer des règles de formation et d'habilitation communes qui laissent peu de place au dumping.

Donc, notre participation au travail d'ETF est positive !

Mais, aujourd'hui, il faut aller plus loin. On ne doit plus seulement s'opposer aux mauvais coups de l'UE, il nous faut développer une activité revendicative.

A cela, il y a deux barrières :

Une très grande diversité de législations et d'usages nationaux qui empêche les comparaisons sociales. La CGT a donc proposé de travailler sur ces comparaisons en matière de rémunération, de conditions de travail, de règles de protection de la santé et de la sécurité etc. Par ailleurs, la barrière des langues rend difficile les échanges réguliers. Nous allons donc construire un réseau de traductions militant en nous appuyant sur nos adhérents.

Notre réflexion doit se porter sur les outils à construire pour dépasser les contradictions actuelles.

### Pierre PLACE CR Occitanie Animateur UIT

Situations en zones frontalières et déclinaisons possibles d'ETF dans les territoires à travers les Conseils Syndicaux Interrégionaux (CSIR)

Les transports sont le «bras armé » de la mondialisation, c'est une évidence.

Nos actions concrètes dans les territoires peuvent avoir un impact fait pour imposer des solutions de services publics, y compris en prenant en compte la dimension environnementale et écologique.

Les Conseils Syndicaux Interrégionaux (CSIR), émanation de la CES en territoires, peuvent nous servir à travailler ces question en lien avec ETF, c'est le cas pour le CSIR PYREMED entre Occitanie -en France- et Catalogne en Espagne

## Intervention de Franck Moreels Président ETF (Extraits)



© Pascal Lalys

Bonjour camarades,

Je suis très heureux d'être parmi vous et vous remercie pour l'invitation. Mon organisation dont je suis le président, l'UBT FGTB a depuis bien longtemps de bons rapports avec la CGT et une bonne collaboration avec vous mais surtout je suis d'avis qu'un

Président de l'ETF doit passer beaucoup de temps dans des salles de réunion avec des leaders syndicaux et avec des politiciens et des parlementaires mais il est absolument nécessaire qu'un président de l'ETF tienne aussi des contacts avec des militants de base. C'est pour ça que c'est très intéressant pour moi d'être ici et d'être à l'écoute de ce qui vit sur le terrain chez les militants du transport aussi en France.

J'ai été élu en tant que président de l'ETF à Barcelone en mai mais je ne suis pas élu comme ça parce que j'ai des beaux yeux, mais que j'ai défendu un programme. Je voudrais revenir sur celui-ci, sur lequel j'ai été élu avec l'appui de la CGT, et ce n'est pas innocemment que j'ai eu l'appui de la CGT, parce que je pense que la CGT était à l'appui de ce programme. Je tiens à mettre quelques éléments en évidence, ma motivation pour être président de l'ETF.

Tout d'abord ce qui se passe en Europe. On vit actuellement une sorte de décomposition de l'Europe, on vit en Europe un gain de popularité du populisme et même de l'extrême droite si on voit ce qui s'est passé en Hollande lors des élections où un parti populiste a obtenu beaucoup de voix. Même chose en Allemagne avec « Alternative für Deutschland », c'est même plus du populisme mais c'est de l'extrême droite. Je vois en Belgique ce qui se passe avec une droite plus ou moins respectable jusqu'à une droite qui est d'extrémité et d'une intolérance et la popularité qu'ils gagnent dans la population, c'est quand même très préoccupant et vous les Français êtes même bien placés pour savoir que le FN a fait un bon score lors des dernières élections. Donc partout en Europe on est confrontés à une extrême droite et un populisme qui montent qui deviennent de plus en plus importants.../... Pour moi c'est une chose qui est très préoccupante et un challenge qui est absolument à relever en tant qu'organisation européenne. Deuxième défi, c'est le dumping social. Problème énorme en Europe où des travailleurs venant de l'est de l'Europe travaillent dans l'ouest de l'Europe avec moins de salaires et des conditions de travail, qui sont inacceptables de nos jours, qui font penser à de l'esclavage moderne, le long des autoroutes, mais ce n'est pas seulement dans le routier qu'il y a du dumping social. Nous le voyons aussi dans l'aviation et la navigation interne, qu'il y a les mêmes problèmes de personnel de l'Europe de l'est qui vient chercher du travail ici à des conditions beaucoup moindres de ce que nous avons ici. Il y a deux perdants, il y a des gens chez nous qui perdent leur emploi à cause de ça, qui se voit confrontés à une attaque contre les accords conventionnels que nous avons, les accords sociaux mais il y a aussi un autre perdant, c'est les gens qui viennent de l'Est travailler ici, qui vivent dans de mauvaises conditions de travail, et qui sont exploités.

Je fais le lien avec les deux premiers sujets que je viens de développer, nos copains syndicaux britanniques nous

expliquent la décision de beaucoup d'Anglais pour voter le Brexit. C'était le dumping social, c'était la confrontation des gens avec ce phénomène là qui est inacceptable. Et donc c'est un combat qu'on devra mener, où il n'y a pas seulement des perdants évidemment, il y a des gagnants aussi de ce qui se passe à ce niveau-là. Il y a les multinationales donneurs d'ordre qui en fait organisent ce dumping social. Vous savez qu'il y a une campagne actuellement vis-à-vis d'Ikéo qui veut se donner une image sociale, et on doit l'avouer quand on regarde sur les déclarations d'Ikéo concernant le développement durable et tout ça, ils se donnent une image sociale. Mais en même temps on voit que dans leur chaîne de transport, qu'en fait ils tolèrent, organisent le dumping social. Donc je pense qu'il y a des gagnants, ce sont ces multinationales qui font du bénéfice là-dessus. On doit les interpeller en tant qu'organisation syndicale européenne pour leur dire « vous avez une responsabilité là-dedans et il y a lieu de changer votre politique, quand vous organisez un appel d'offres, vous écrivez clairement que vous n'acceptez pas ce genre de construction ».

Evidemment, ça veut dire qu'on a un autre défi en tant qu'ETF, c'est qu'on n'essaye pas seulement de s'organiser au niveau de l'Europe de l'ouest, mais que nous allons vers nos collègues de l'Europe de l'Est. Si on n'est pas capables de construire des syndicats en Europe de l'Est, des syndicats combattifs, des syndicats qui sont revendicatifs comme nous le sommes, on aura un gros problème parce que le dumping social est aussi construit sur le fait que ces travailleurs là acceptent de travailler avec des conditions qui sont inacceptables.../...Pour donner un exemple concret de ce qu'on a démarré en tant qu'ETF à ce niveau-là. ETF a aidé un syndicat de transport en Roumanie, SLT, à organiser un bureau syndical et donc de structurer une organisation syndicale pour les routiers en Roumanie. C'est un projet ETF, on a investi de l'argent là-dedans avec les Suédois, avec les Danois, avec les syndicats belges. Donc c'est un projet ETF qui est vraiment très concrètement en train de se construire, et d'essayer de renforcer les syndicats en Europe de l'Est.../...

Un autre challenge c'est la digitalisation et l'automatisation. Nous y sommes tous confrontés, avec la soi-disant économie de partage, ou plutôt l'économie de plateforme, nous connaissons tous Deliveroo, Uber, Uber Eats et j'en passe. C'est un challenge énorme, c'est un problème dans notre secteur, ce sont des sociétés qui essaient de se positionner comme nouvelles, avec une image de marque moderne, mais en même temps ils organisent des conditions de travail qui sont tout à fait inacceptables, et si on laisse aller ça va avoir un effet dans toute l'industrie du transport.../...

Mais quand on parle de digitalisation et d'automatisation, on parle aussi de bus et de camions auto roulants, on parle aussi dans les docks de carriers qui sont commandés à distance. On parle du premier navire auto naviguant qui est lancé en Angleterre. Donc là aussi nous avons un énorme défi et nous avons un rôle syndical à prendre. Qu'est ce qui se passe avec le personnel qui est actuellement impliqué dans ces opérations de transport ? Est-ce qu'on va les accompagner dans cette transition-là, ou on va les laisser tomber ? Je pense que c'est un défi énorme que l'ETF doit relever et doit essayer de développer des réponses collectives vis-à-vis de ce défi de l'automatisation et de digitalisation.

Le paquet mobilité du transport routier qui est à mon avis, une réponse de la commission sur un problème où la diagnostic est bon. La commission dit « il y a un problème, le dumping social, ça existe ». C'est déjà bien parce qu'il y a quelques années ils n'iaient qu'il y avait un problème. Maintenant ils admettent qu'il y a un problème à ce niveau-là. Mais la commission vient ici avec le paquet mobilité avec une réponse qui est la mauvaise réponse à un problème que nous partageons. Si on voit qu'ils veulent changer la réglementation, temps de travail et temps de repos qui ne sera pas une amélioration pour les chauffeurs mais un pas en arrière. Quand on voit ce qu'ils ont l'intention de faire au niveau du cabotage, ce ne sont pas ces réponses que nous on attendons en tant qu'ETF sur le problème du dumping social. D'autant plus quand on sait qu'au niveau du détachement, il y a eu maintenant des décisions où ils excluent le secteur du transport routier, donc là aussi on a un problème. A mon avis, défi important à relever pour les semaines et les mois qui viennent dans la continuité de ce qu'on a organisée aux différentes frontières en France.

Dans d'autres sections il y aussi des problèmes qu'on doit essayer d'approcher de façon collective avec plusieurs sections en travaillant ensemble. Par exemple je pense aux attaques sur le droit de grève auprès des aiguilleurs de l'air, on pourrait dire c'est leur problème, et c'est vrai c'est un problème pour eux. Mais les attaques sur le droit de grève, c'est un problème collectif. On voit partout globalement des attaques sur le droit de grève. Donc on doit réfléchir sur des réponses collectives.../.Autre exemple, je sais que la section aviation a développé une campagne Ryanair ou plutôt une campagne contre ces compagnies low-cost qui s'en foutent du dialogue social et de la réglementation sociale et qui n'ont aucun respect pour leur personnel. Est-ce que c'est seulement leur problème ? Moi je ne pense pas, ce qui se passe dans l'aviation se passe dans d'autres secteurs aussi et on doit essayer de s'organiser au-delà des secteurs et globalement si on développe une réponse syndicale. C'est pour ça entre autres qu'au dernier Exécutif et avec l'appui de la CGT, nous avons pu faire passer l'idée de développer une campagne qui va s'appeler Fair Transport. Deuxième phase, essayer d'organiser des actions au niveau des sections et des pays, auprès des affiliés de l'ETF organisés au niveau de pays, et en troisième lieu d'avoir comme objectif final une grande action unie, tout l'ETF ensemble, juste avant les élections européennes, pour marquer le point que nous avons une vision sur le secteur des transports, que nous avons des alternatives concrètes, que nous avons des demandes, et que nous avons des attentes vis-à-vis de la politique et qu'on doit interpellier les politiciens et les candidats pour le Parlement Européen afin de les faire choisir et de les faire exprimer s'ils sont d'accord ou pas avec nous et s'ils peuvent appuyer nos

revendications. C'est une proposition que l'on a mise sur la table afin d'essayer de faire bouger un petit plus la partie ETF et je vais y revenir à la fin de mon intervention.

Un des points sur lesquels j'ai vraiment insisté lors de mon annexion à Barcelone, c'est que l'Europe c'est plus que le Parlement Européen, c'est plus que la commission, c'est plus que cette machine à Bruxelles ou à Strasbourg avec des fonctionnaires européens, donc l'ETF doit s'occuper plus de ça. Evidemment, il y a des pays en Europe qui ne sont pas membres de l'Union Européenne, eux aussi doivent être pris à bord de notre politique syndicale. Mais plus important, en Europe il y a des compagnies multinationales qui sont actives, et je pense qu'on est dans un manque au niveau de l'ETF, et qu'on doit être beaucoup plus actifs pour développer des réponses vis-à-vis de la politique des multinationales en Europe parce qu'eux ont une stratégie. Si on parle dans l'aviation de Swissport par exemple, ils sont actifs dans tous les pays de l'Europe, partout, et ils ont une politique qui est assez claire, ils ont une stratégie globale. Est-ce que nous avons une réponse, est-ce que nous on a une stratégie globale, quels sont les contacts que nos militants de Swissport ont à Zaventem ont avec les militants de Swissport dans d'autres pays d'Europe ? Ce n'est pas organisé et ce n'est pas structuré et ce n'est qu'un exemple et je pourrai aussi citer l'exemple de Keolis.../.Très important pour moi aussi, c'est la communication.../. Un des grands défis d'ETF, c'est de faire circuler l'info, c'est de partager nos expériences, c'est de s'organiser pour que si vous organisez des actions à différents postes frontières en France pour que ça se sache dans toute l'Europe et que ça puisse être un exemple dans d'autres syndicats, dans leur démarche contre le paquet routier. Donc on doit vraiment mettre le paquet et on essaie de le faire, on a mis quelqu'un à l'ETF à 100 % sur la .../.En résumé, c'est très simple, nous sommes devant un choix avec l'ETF, le choix est simple. Est-ce que nous voyons, nous syndicalistes, l'ETF comme un outil de lobbying, vis-à-vis de la commission, vis-à-vis du Parlement, vis-à-vis de la politique, ou est-ce que nous voyons l'ETF comme une machine de combat pour plus de justice sociale et pour le droit des travailleurs ? Ça c'est le défi devant lequel on est, si ça dépend de moi, si on peut aboutir avec le programme sur lequel on a été élu à Barcelone, le choix est simple, c'est le deuxième choix évidemment, et je pense que je pourrai aussi compter sur la CGT pour développer cette idée dans l'ETF parce que je pense qu'ensemble on sera beaucoup plus fort et c'est le pouvoir syndical, en travaillant ensemble, on a toujours pu construire des avancées sociales.

Merci.

## Valérie DELAGE FD TRANSPORTS

### Enjeux européens et internationaux en lien avec les transports, enjeux revendicatifs

Une quasi-totale libéralisation du transport aérien permet désormais aux compagnies aériennes de s'installer partout en Europe (bases) tout en surfant sur la diversité des législations nationales, pour n'appliquer que le moins disant fiscal et social.

Les mauvaises pratiques de Ryan-air sont en train de se répandre partout dans le transport aérien avec un certain laisser faire de la part des Etats et des institutions européennes.

En France malgré la mise en place du décret de 2006 pour obliger les compagnies aériennes étrangères à se soumettre à la législation française lorsqu'elles ont une base et des salariés basés en France on continue de constater des écarts.

Exemple: la compagnie espagnole Volo-tea qui a 4 bases en France et fait travailler des pilotes basés en France sous contrat espagnol tandis que les PNC sont sous contrat français, mais ils sont soumis à un régime de travail basé sur les règles européennes à la place des règles françaises (plus protectrices).

Les pavillons de complaisance se développent dans le transport aérien à l'instar du maritime: la compagnie NORWEGIAN dont le siège social est en Irlande emploie du personnel asiatique sous contrat de travail asiatique (PNC) ou irlandais (PNT) alors que ces salariés sont basés dans un ou plusieurs Etats l'UE dont la France.

Dans le même temps les modèles d'emplois atypiques se développent aussi: ubérisation des pilotes, intérim chez le PNC, sous-traitance pour le personnel au sol.

Les règlements européens sur la sécurité aérienne ont conduit à une véritable attaque la protection de la santé des femmes enceintes, la formation, et le temps de travail des personnels navigants (semaine de 60H de travail, 16h de travail par jour sans pause).

Quant aux personnels au sol, la directive assistance aéroportuaire a ouvert la possibilité pour les compagnies aériennes et les aéroports de privatiser et transférer leurs services au sol vers des sociétés d'assistance, favorisant ainsi la mise en concurrence des salariés entre eux et la perte de conquies sociaux.

Le rouleau compresseur libéral de l'UE continue de déployer ses instruments dévastateurs: dans le cadre de la stratégie sur transport aérien et de révision du

règlement sur la sécurité aérienne EASA, le droit de grève est remis en cause, via un amendement sur le service minimum chez les contrôleurs aériens (introduit par le député Marinescu).

En outre ce projet ouvre la possibilité pour les Etats de transférer leurs compétences en matière de surveillance et de contrôle des compagnies aériennes et des personnels du niveau national vers le niveau européen (l'agence EASA), ou vers d'autres autorités nationales, ou bien encore en privatisant des pans entiers de services publics (en France la DGAC). Même si ce transfert de compétence est soumis à l'accord de l'Etat, il n'en reste pas moins que cela est à mettre en lien avec les politiques d'austérité et de réduction de services publics.

L'activité du transport aérien est de plus en plus régie par les règlements et directives européens tandis que les syndicats sont confrontés à la fois à la baisse de leurs pouvoirs au niveau national (réformes du travail) sans pour autant bénéficier des mêmes pouvoirs au niveau européen. L'utilisation exclusive de la langue anglaise aggrave ces difficultés !

Face à cette situation, la CGT revendique (entre autres) :

- Le retrait de toute clause visant l'atteinte au droit grève. Au contraire, nous exigeons le renforcement des pouvoirs des syndicats ; par exemple en mettant en place des mécanismes assurant une consultation des organisations syndicales par les Etats chaque fois que ces textes européens impactent ou traitent le social.
- Nos instances syndicales européennes (par exemple ETF) devraient exiger auprès de la commission européenne une aide financière dédiée à la traduction afin que les diverses positions et support de campagne soient traduits.
- Une Clause de non régression sociale contraignante dans les règlements, pour permettre une protection minimum pour les uns tout en évitant la régression sociale pour les autres.
- En France, l'ouverture de négociations pour étendre le champs de la convention collective du transport aérien aux personnels navigants (actuellement exclus) et pour l'application du droit social et droit du travail à tous les personnels navigants travaillant en France.

Au-delà de cela, les organisations syndicales devraient débattre de la question d'une durée normale de travail en Europe.

## Thomas PORTES Cheminots

### Comment utiliser les élections européennes pour peser sur le débat politique et sociétal

Je voulais revenir sur la proposition de David concernant la liste noire des parlementaires, concernant leur vote sur les questions de transports ou les sujets sociétaux.

Un seul exemple : lors de la dernière réforme du ferroviaire en 2014, les députés européens du FN étaient présents sur l'ensemble des médias pour dire qu'il fallait sauver le service public ferroviaire en votant, en même temps, en faveur de la libéralisation des transports.

Il nous faut faire la vérité sur ces doubles discours qui brouillent les repères. Il faut mener une opération «transparence sur les votes».

Je crois que nous devons nous saisir des élections européennes en 2019 pour peser dans le débat politique et public. Interpeller en territoire les candidates et candidats, quel positionnement sur nos propositions.

Quel regard, également, sur l'argent public utilisé par la construction d'infrastructures de transport, son utilisation réelle, sa pérennité ?

Exemple : entre Toulouse et Montauban existent des embranchements pour du fret financé par des subventions européennes, inaugurés en grandes pompes et qui, aujourd'hui, ne sont pas utilisés. Pire, il y a juste l'installation et après juste ... de l'herbe ! Il faut interpeller les responsables européens.

Aujourd'hui, il existe un grand écart entre les aspirations citoyennes et la réalité des politiques menées à l'échelle européenne.

Des besoins nouveaux apparaissent, des demandes de sécurité émergent en faveur de l'action publique et d'investissement favorisant le ferroutage et le ferroviaire public.

Nous avons les moyens, à l'heure où l'écologie est prégnante dans toutes les discussions, de faire converger les forces syndicale, sociale et politique sur ces prestations.

Pour exemple, en 2000 : une grande bataille a été menée contre une directive postale (directive de libéralisation) avec un rassemblement d'élu-e-s, de syndicats et de citoyens. Cette bataille a permis de rejeter en 1<sup>re</sup> lecture le rejet de cette directive. Bien évidemment, depuis, la Poste est revenue à la charge. Mais, cette bataille montre la nécessité et la pertinence de mener des luttes à l'échelle européenne et mondiale.

Hier, dans le cadre des assises de la mobilité, j'ai été reçue avec la Convergence Nationale Rail par Spinetta au sujet de la lettre de mission que lui a confiée E. Philippe sur un système ferroviaire dans un mode concurrentiel.

Il nous présente le ferroviaire sous un seul angle, la concurrence. C'est un problème réel.

Aujourd'hui, quel que soit le domaine, santé, transport, éducation, on ne l'envisage que sous l'aspect concurrentiel. Il faut sortir de ce dogme et porter un autre projet de société.

Les capitalistes ont depuis longtemps posé les jalons d'une collaboration de classe. A nous de faire pareil pour mettre en échec ces décisions mortifères.

Il y a urgence !

### **Bernard TOURNIER** **FD Cheminots**

#### **La région Rhône-Alpes : au cœur des enjeux internationaux en lien avec les transports**

Nous sommes sur notre région au cœur de ces enjeux avec plusieurs points frontières avec la Suisse et l'Italie.

Dans ce contexte, le premier enjeu est, bien-sûr, de travailler avec les cheminots suisses ou italiens mais même au-delà au regard du caractère du coût pour les territoires des transports.

Concernant le Lyon-Turin ferroviaire, ce travail est engagé depuis plusieurs années avec la création d'un collectif dans lequel les secteurs d'activité et les territoires sont représentés. On y aborde les questions liées à la réalisation des travaux de protocole d'accord social, de droit international, de logement, de conditions de travail quand 2000 salariés seront présents au plus fort du chantier.

Nous travaillons également ces convergences avec nos collègues suisses en lien, notamment, avec la réalisation du CEVA et la mise en place du RER Leman Express. Ce travail en commun nous permet, au-delà de l'échange de nos expériences, de travailler à des revendications communes alors que tout nous pousse à être divisés.

Ces convergences sont très importantes au moment même où se signe la future convention TER Auvergne/Rhône Alpes 2017-2022, intégrant l'ouverture à la concurrence dès 2020 sur la ligne St Gervais/Vallorcine et la création d'une nouvelle Autorité Organisatrice des Transports dédiée au Leman Express.

Concernant le Lyon-Turin ferroviaire qui devra être une des priorités de l'UIT territoriale en construction, il est urgent que la CGT reprenne la bataille des idées. Dans ce sens, il est nécessaire de réaffirmer le soutien de la CGT au Lyon-Turin ferroviaire.

Le colloque, prévu le 29 septembre 2017 à St Jean de Maurienne, et reporté dans un contexte de gel des grands projets par le gouvernement, devra se tenir en début d'année 2018 et pourrait donner l'occasion de réaffirmer la position de la CGT.

Les opposants sont, eux, présents avec des arguments à combattre. Au moment où apparaissent les « Panama et paradise papers », où les coûts externes représentent 85 milliards d'euros par an et où les simulations mesurent le coût des bouchons à 350 milliards d'euros entre 2013 et 2030, la CGT ne peut pas accepter l'argument de l'austérité et le coût prétendument exorbitant dans un projet d'infrastructures pour 100 ans.

Le coût du tunnel de base est de 8,6 milliards d'euros dont 25% payés par

la France sur 10 ans, ce qui représente 200 millions par an !

C'est exactement le budget de communication du Président de la SNCF chaque année !!!

Nous ne pouvons pas accepter, dans ces conditions, d'opposer Lyon-Turin et l'avenir du Fret ferroviaire public.

Il s'agit de mener une autre politique des transports qui fasse payer le juste coût à chaque mode de transports, sinon nous ne pourrions éviter le dumping social inhérent.

### **Jean-Philippe CHATEIL** **FD Officiers Marine Marchande**

#### **Dumping social – déréglementation maritime**

Droit des marins, salaire à l'international et conditions de travail sont attaqués dans le cadre de la déréglementations maritime. Il s'agit notamment du remplacement des marins nationaux français par des roumains, des polonais eux-mêmes remplacés par des pays du tiers monde. Sans oublier les aides d'Etat aux armements sans aucune contrainte en emploi et formation.

Quant aux qualification/compétences suite à un contrôle effectué par l'agence de sécurité maritime européenne en matière de formation des philippins, il est pointé des écarts négatifs avec les normes OMI et STCW dans l'attribution des brevets maritime, apparaissant comme des brevets « bidons » en vigueur dans l'emploi des marins par les armateurs Européens.

Le débat sur le dumping social en France dans le maritime est marqué par la différence entre un marin en CDD à qui on propose le CDI avec diminution de salaire de 20% et des congés de 3 jours par mois.



© Pascale Lalys



## 2<sup>e</sup> Thème : « Pôle public de transports-service public »

Introduction : Jacky Albrand - FNST



© DR

La réflexion qui nous a mené à remettre en débat notre revendication, celle de la création d'un pôle public de transport public, est portée par un double constat.

Le premier est, d'une part, celui de l'évolution du cadre législatif lié aux réformes territoriales (lois NOTRe et MAPTAM) qui a redéfini les compétences transports des collectivités. Pour faire simple, l'échelon départemental disparaît avec le transfert de

la mise en œuvre des réseaux interurbains départementaux à la région, qui garde bien évidemment sa compétence régionale en termes de transports et notamment le réseau ferré. Reste l'échelon de l'intercommunalité qui, sur son territoire, garde la maîtrise des politiques de transports et de mobilité.

Ces évolutions, en déplaçant les centres de décisions et transformant les autorités organisatrices du transport (AOT) en autorités organisatrices de la mobilité (AOM), amènent à réfléchir notre approche des politiques de transports. La première, et pas des moindres, c'est que cela s'inscrit dans une logique ne se limitant plus aux seuls transports collectifs mais bel et bien à l'ensemble des modes de déplacement (de la marche à pied aux trains en passant par les autobus, les véhicules légers, les vélos, etc.) dans une logique d'intermodalité. Sur ce dernier point, cela revient à mettre en opposition les modes de transport dans une logique financière alors qu'il faudrait avoir une approche de complémentarité des modes, la multimodalité, dans un objectif de réponse aux besoins en sortant le secteur du transport des logiques du capital.

Cela se traduit, pour ces nouvelles AOM, par la possibilité d'incorporer, en plus de la question de la mobilité des personnes, celle également de la mobilité des marchandises.

D'autre part, le contexte économique et les politiques d'austérité menés par les gouvernements successifs, ont des conséquences importantes sur les finances publiques avec une recherche effrénée par les collectivités locales de sources d'économie. Les annonces du gouvernement actuel concernant une nouvelle réduction des dotations d'état et la suppression de la taxe d'habitation, vont amplifier les difficultés budgétaires des collectivités. Et chacun sait que les dépenses liées à la mise en œuvre des politiques de transport représentent souvent les premières ou deuxièmes lignes budgétaires.

Ainsi les conventions TER actuellement négociées mettent sous pression la SNCF pour obtenir un service identique mais avec des ressources financières moindres. Par exemple, la convention signée entre la région Auvergne Rhône Alpes et la SNCF se traduit par une réduction de 100 millions d'euros par rapport à la dernière convention. Mais les exemples pourraient également se multiplier dans les transports urbains ou interurbains dont les logiques de réduction de coûts sont identiques, en voulant peser principalement sur la masse salariale des entreprises et qui se traduisent par des suppressions d'emplois et des remises en cause des acquis sociaux des salariés.

Le deuxième constat est le peu d'appropriation par nos syndicats et de nos militants de ce pôle public de transport public. Il ne faut pas se leurrer, ce projet reste très confidentiel et n'est pas forcément connu par nos syndicats. Les raisons en sont multiples, l'idée n'est pas d'en discuter la légitimité, mais d'essayer de comprendre quels pouvaient être les éléments qui empêchent cette prise en compte et ainsi d'être en capacité de faire des propositions et d'apporter des solutions qui permettent de dépasser les points de blocage pour en faire une revendication portée par le plus grand nombre.

C'est à partir de ces constats qu'une réflexion a été menée au sein du bureau de l'UIT pour actualiser le pôle public de transport public en tentant d'apporter une vision et une conception nouvelle de ce pôle.

La première question qui est nous est venue était de savoir s'il fallait se limiter aux seules questions du transport des personnes, ou bien d'y incorporer la question des marchandises. Dans la dernière version du pôle public de transport public, nous ne faisons référence qu'à la question du transport de voyageur mais en indiquant toutefois que notre réflexion devait y intégrer la question du transport de marchandises.

Le bureau de l'UIT a tranché en faveur d'une conception plus large et de décider d'intégrer dans notre réflexion la question des politiques de transports des marchandises.

La même question s'est posée également pour la dimension aérienne du transport de personnes et de marchandises. Là encore, le bureau sortant de l'UIT propose d'incorporer dans notre pôle public de transport ce sujet.

De ces choix, ne voulant pas limiter la conception du pôle public aux seules entreprises publiques ou chargée de la mission de service public en y intégrant la question du transport de marchandises, nous proposons donc la transformation du pôle public de transport public en pôle public de transport de personnes et de marchandises.

Ceci étant tranché, nous avons travaillé à la présentation de ce pôle public de transport. Nous vous proposons de le faire à l'identique des fiches revendicatives confédérales. L'intérêt de la démarche c'est de pouvoir, à terme, associer cette fiche à celle du droit au transport de la même façon qu'il existe une fiche revendicative sur le pôle financier associée à la fiche revendicative sur le financement de l'économie.

Une fois définie notre vision du pôle public de transport et la forme de sa présentation, nous nous sommes attachés au contenu.

Il s'agissait de clarifier les objectifs de ce pôle public de transport avec comme fil conducteur que, si ce pôle public n'a pas de vocation à se substituer aux AOM quant à leur choix de gestion, il a pour finalité de sortir l'organisation des transports des logiques marchandes afin de favoriser une gestion plus saine des fonds publics et ainsi de défendre les gestions directes.

Ceci nous a amené à nous poser la question du rôle des opérateurs actuels dans ce pôle public de transport. La proposition qui est faite aujourd'hui c'est de donner une orientation plus politique du pôle public, qui par ses prises de positions, doit nous permettre de se doter d'un outil pertinent et efficace. Il s'agit de mutualiser les moyens, l'ingénierie et d'offrir

un cadre démocratique quant aux choix de gestion, d'investissement et technologique.

Alors que le manque de ressources financières se fait sentir, il est peut-être opportun de réfléchir comment dans le cadre des investissements il est possible de penser à des systèmes pouvant répondre aux exigences d'un service public accessible pour tous et répondant aux besoins de déplacements des voyageurs et des marchandises.

C'est ce que nous avons essayé de retranscrire dans la partie « la CGT propose » avec comme principe que le pôle public puisse s'appuyer sur la mise en réseau des entreprises de transports et de gestion des réseaux afin de servir l'intérêt général tout en s'affranchissant des lois du marché.

Ce dernier ne recherche pas la réponse aux besoins mais bel et bien une activité financière sans réel risque. Aucune entreprises, y compris celles à actionnariat public, ne sont à ce point philanthropiques pour s'occuper d'un service public

sans dégager des marges financières à redistribuer aux actionnaires. Ces dernières doivent rester dans la sphère publique et servir en retour aux investissements et à l'élévation sociale des salariés du transport.

C'est par la mise en œuvre de ce pôle public que nous parviendrons à contrôler démocratiquement cette activité, à affranchir des appétits du capital, garantir un service public répondant aux besoins de la société et protéger les salariés des logiques financières à travers un haut niveau social gage de qualité et de sécurité du service.

C'est le projet que nous vous soumettons aujourd'hui en débat et que nous vous avons remis dans vos pochettes de délégués, afin d'approfondir notre vision de ce pôle afin de mieux se l'approprier comme réponse aux évolutions du monde du transport qui aujourd'hui est traité comme une simple marchandise dans un système de globalisation de l'économie.

## ...Débat sur le thème...Débat sur le thème...

### Jacques ELIEZ FD TRANSPORTS

#### **Pôle public de transport : une justice «force de propositions» !**

Les transports sont au cœur de la mécanique capitaliste et un des éléments majeurs de l'économie. Que ce soit pour ce qui est du transport public de personnes, de marchandises tant à l'échelle d'un territoire qu'au plan national, il ne s'agit pas là –pour la CGT- d'une activité comme les autres et, à fortiori, d'une marchandise spéculative, un business rentable aux seules fins d'assouvir l'appétit d'actionnaires en mal de dividendes.

Avec ses propositions d'un pôle public de transports, la CGT vise, notamment, à sortir ces secteurs d'activités de la prédation capitaliste. Elle vise aussi à créer un outil technique et concret aux services des politiques publiques, une alternative modale face à une concurrence qui, non seulement, tourne le dos à l'intérêt collectif mais qui de plus néglige d'autres enjeux connexes tels les impacts environnementaux, sociaux, industriels etc. Adossée à un pôle public ferroviaire, notre ambition est donc bien une réappropriation publique des transports et de leur organisation uniquement guidée par l'intérêt collectif, par une mission politique. C'est dans ce cadre qu'il nous faut être « force de propositions » avec une ambition aussi porteuse de cohérence en terme de politique publique, tant en termes de financement et investissement, de filière industrielle, d'aménagement du territoire.

Ce dont il est aussi question, c'est la promotion d'un service public assuré indifféremment par des entreprises publiques ou privées mais sans renoncer à la promotion et au développement des entreprises publiques.

Pôle public de transports, pôle public financier et statut unique des salariés du transport sont aussi des axes et propositions revendicatives fortes que doit porter la CGT, dans une vision moderne et ambitieuse d'une société plus tournée vers l'intérêt collectif et des populations.

### Nadia BAZRI FD Equipement-Environnement

#### **La notion de pôle public de transport manque de clarté**

La notion même de pôle suscite un réflexe de vigilance car se pose, dans le terme même, la question de ses contours.

Quid de l'Etat et de son rôle ?

Il me semble qu'une confusion existe entre le contenu et le contenant. Tel que le pôle est présenté, dans le bulletin UIT préparatoire, le pôle apparaît à travers un contenu revendicatif mais également comme une structure.

Il est écrit que sa composition aurait pour ossature principale les entreprises publiques SNCF et RATP. Pourquoi ? De fait, n'est-ce pas trop restreint ? Ne mélange-t-on pas deux choses de nature différente, à savoir une revendication et comment on la porte ?

Ce que je comprends de ce pôle public est qu'il vise de reprendre la maîtrise publique des politiques de transports.

La question est donc celle du pouvoir, d'où mon interrogation de départ du rôle de l'Etat.

Le pôle public de transport serait-il alors le Ministère du Transport que nous voulons pour mettre en œuvre nos revendications.

### Jean RICONNEAU FD Cheminots

#### **Pôle public de transport – service public**

Donner un rôle essentiel à ce pôle serait de réguler à nouveau la question des transports qui assurerait aussi les piliers fondamentaux du service public :

- Egalité de traitement,
- Accessibilité,
- Adaptabilité

La liberté tarifaire possible pour chaque région risquerait de créer et d'accentuer les inégalités avec les salariés.

Quelle opposition ce pôle public pourrait-il tenir face l'ARAFER ?

Imposer l'arrêt du Yield Management pour les transports publics, qui plus est assuré par les entreprises publiques.

### Gaëtan SILENE FD Equipement-Environnement

#### **Complémentarité des modes de transport**

Notre revendication sur le Pôle Public de Transport Public est essentielle et mérite peut-être d'être améliorée.

L'Etat et les collectivités territoriales ont un rôle important mais on ne peut

pas oublier les conséquences des lois MAPTAM et NOTRe qui mettent en concurrence les territoires entre eux. Certaines régions ont annoncé l'expérimentation de l'Ecotaxe, je rappelle que nous avions eux écueils contre elle : la récolte de l'impôt qui aurait pu se faire par une entreprise privée et non par le service des impôts de l'Etat et le retour sur l'investissement des réseaux routiers. Les enjeux environnementaux ne sont pas pris en compte car les Ministres Hulot de la Transition écologique et solidaire et Borne des transports ne font rien de concret, à part la communication, sur ce sujet.

C'est bien le « tout route » qui se développe à contrario de la complémentarité des modes de transports. Les cars MACRON sont subventionnés par l'Etat, ce qui révèle que les entreprises privées qui en font l'exploitation ne financent pas ces lignes ; la qualité et l'accès sont destinés pour les populations les plus défavorisées. Décidons ensemble d'une action pour tous les salariés sur tout le territoire dans les transports afin de gagner nos revendications.

**Jean-Luc PELTIER**  
CR Bretagne - Animateur UIT

#### Pôle Public de transport public

Le pôle public de transport public a le mérite de reposer en grand la question

du droit aux transports pour tous dont le contenu mérite d'être approfondi afin de permettre une réelle appropriation de ce droit pour tous par tous les salariés.

L'Etat se désengage de son rôle d'aménageur solidaire du territoire mais pour constituer un frein au développement du service public, notamment lorsqu'il accorde des dérogations sur les lignes d'autocar déréglementés comme c'est le cas en Bretagne avec sur 33 liaisons créées... 31 d'illégales car inférieures à 100 km.

L'enjeu du pôle public n'est-il pas de favoriser la création d'espace de décision démocratique afin de ne plus laisser les décisions se prendre au seul niveau étatique ?

A l'aune de la gabegie financière, sociale et environnementale en matière de transports, le pôle public a le mérite de reposer la question de l'efficacité des politiques des transports menées ces dernières décennies.

**Sébastien NUGOU**  
FD Cheminots

« Pôle Public de transport des voyageurs et des marchandises » : un projet commun à contre-courant des politiques actuelles

Construire les revendications à partir d'un socle commun est indispensable pour contrer les politiques libérales actuelles.

En effet, le domaine des transports est confronté à un contexte féroce de concurrence entre les modes entre les territoires, entre les pays et le dumping social est destructeur.

Les politiques proposées sont incohérente avec une véritable stratégie de développement et d'innovation.

Sur la sémantique, les clients ont remplacé les usagers, la mobilité remplace l'obligation de transport et la communication est en train de prendre le pas sur la démocratie et le débat nécessaire à l'expression des réels besoins de transport.

Le démantèlement des grandes entreprises publiques et l'absence de stratégie nationale hormis la promotion des plateformes numériques font, qu'au 21<sup>ème</sup> siècle, il y a de moins en moins d'innovation et un retour en arrière en termes de confort et de rapidité des déplacements.

Les dernières inaugurations de lignes à grande vitesse n'ont pas permis de battre les records de vitesse ou de faire un bond technologique. Seuls des gadgets –comme la WIFI ou des sièges tournants- ont été mis en avant.

Enfin, les grands groupes de transports sont les premiers à jouer du dumping social et il serait pertinent de revendiquer des socles de garanties collectives au sein de ces grands groupes.



# 3<sup>e</sup> séance présidée par Laurent Brun

## Secrétaire général de la Fédération Cheminots



© Pascale Lalys

## 1<sup>er</sup> thème : « Réforme territoriale-aménagement du territoire-impacts transports et assises de la mobilité »

Introduction : Isabelle Robert FNEE



A chaque étape de l'évolution de l'organisation territoriale, les porteurs de réformes ont vanté leurs côtés positifs. Si nous ne pouvons nier les effets favorables issus de certains de ces changements, notamment en termes de décentralisation, nous avons pu aussi vérifier les difficultés dans leurs mises en œuvre ainsi que certains de leurs effets néfastes voire pervers.

La mise en œuvre de l'acte III, dit de décentralisation, avec les lois NOTRe et MAPTAM, n'échappe pas à cette même logique à ceci près que le contexte actuel européen austéritaire ainsi que les objectifs recherchés nous ont fait prendre un virage tellement serré qu'on pourrait même y voir un certain retour en arrière.

En se conjuguant à d'autres mesures et réformes elle pose en effet les bases d'une organisation territoriale qui modifie en profondeur notre modèle démocratique, social et solidaire. Car aujourd'hui, la réalité c'est quoi ?

Une adaptation des structures locales existantes répondant plus aux logiques de marché plutôt qu'aux besoins des populations en termes de conditions de vie et de travail.

Un redécoupage de la carte régionale unilatérale par le pouvoir central et des fusions de régions **sans véritable concertation avec les acteurs locaux ni, à plus forte raison, de consultation des populations concernées.**

Des mesures qui poussent à la suppression des communes et des départements, échelons de proximité, et à la création de communes nouvelles et de métropoles éloignant les usagers et les salariés des lieux de décisions.

Une clause de compétence générale supprimée, l'éclatement des compétences avec un renforcement du rôle des régions, des métropoles et des EPCI érigées en chefs de file sur de nombreuses et importantes thématiques.

**Un désengagement de l'Etat avec une réorganisation en territoire notamment par des fermetures et fusions de services sans études d'impact sur le devenir des missions**

**Des transferts de personnels, de salariés, sans moyens adéquats avec leurs conséquences sur les garanties collectives notamment les rémunérations et les conditions de travail.**

**Le tout dans un contexte de réformes et de restructurations d'entreprises impactant chacun de nos secteurs de transports. C'est aussi la remise en cause des moyens budgétaires et humains des collectivités territoriales devant économiser 13 milliards d'euros d'ici à la fin du quinquennat, alors que**

© Pascale Lalys

**les dotations ont déjà baissé de plus de 10 milliards d'euros en cinq ans, avec en perspective la suppression de la taxe d'habitation et l'annonce de la suppression de près de 120 000 postes dans la fonction publique dans le cadre du programme Action Publique 2022 dont 70 000 postes dans la fonction publique territoriale.**

Pourtant, le territoire est devenu un lieu stratégique de décisions, de production et de mise en œuvre des politiques publiques en économie, enseignement supérieur, recherche, formation professionnelle, santé, et bien sur en matière de transports. Dans ce paysage, le couple région / métropole est déterminant en terme stratégique. Les choix politiques européens et nationaux conduisent à la concentration des moyens et la captation des ressources pour alimenter la spécialisation des territoires au service de la compétitivité des entreprises.

Mais dans tout ça quelle politique cohérente d'aménagement et de développement solidaire des territoires, quelle démocratie locale, quelles garanties collectives pour les salariés impactés, quelle politique en matière de transport ?

De fait, la réorganisation territoriale, notamment autour des métropoles devient la traduction de l'aménagement du territoire que dénonce la CGT : la fin de l'égalité des territoires, de l'égalité d'accès aux services publics, la fin de la cohérence des politiques publiques. D'autres effets pervers se révèlent avec la concentration des populations (augmentation du prix du foncier, congestion des transports, pollution,...) et la désertification pour d'autres.

De plus, en devenant acteur et décideur pour leur territoire de certaines politiques publiques, certaines collectivités ont aussi acquis la capacité de modifier la conception du service public dans leurs rôles d'organisateur et d'employeur.

De réformes en réformes, les transferts de compétences ne cessent de percuter les missions et les personnels. De l'Etat vers les départements, des départements vers les régions, des départements et des régions vers les métropoles, de l'Etat et des collectivités vers le secteur privé...

Les nouveaux périmètres des régions, des EPCI et des métropoles et leurs attributions impactent aussi la cohérence territoriale et le maillage des réseaux et infrastructures de transports. Ces évolutions, concomitantes avec les difficultés financières des collectivités et la logique de marché des entreprises font pression sur les coûts d'entretien et d'exploitation des réseaux par les collectivités qui sont tentées de mettre en œuvre plusieurs types de réseaux et de modes de transports concurrents sur leur territoire.

Les textes réglementaires ouvrent la voie à l'allotissement des réseaux actuels en jouant sur les niveaux sociaux des différents statuts des salariés, voire même du salariat, pour faire des économies. Tout ceci impacte négativement la capacité de réponse aux besoins en matière de transport et les garanties collectives, les conditions de vie et de travail des salariés.

**A partir de là, de nombreux enjeux revendicatifs se posent :**

- Comment construire les réponses aux besoins en transports d'aujourd'hui et de demain, tant de marchandises que de voyageurs ?
- Comment prendre en compte les aspects sociaux, économiques, environnementaux et démocratiques ?
- Comment inscrire cela dans le cadre d'un projet de développement humain durable au service de l'intérêt général et de développement équilibré et cohérent des territoires ?
- Avec quels services publics pouvant assurer leurs missions dans de bonnes conditions ?
- Avec quels leviers de financements ?

**Les angles d'approche au niveau des territoires sont nombreux, par exemple :**

- Quel périmètre pour les autorités organisatrices de la mobilité ?
- Quels aménagements des et du territoire, quelles dessertes locales, quel Versement Transport, quelle tarification, quel juste prix du transport ?

Ce sont aussi les enjeux de sécurité, les dimensions transfrontalières,

L'emploi, la formation, les garanties collectives des salariés et travailleurs concernés.

Les liens entre transport, industrie et service public.

La CGT, même si elle est opposée aux réformes menées à marche forcée, ne peut rester en dehors des enjeux et doit continuer de définir sa conception et ses propositions en matière de transports.

Les réseaux et infrastructures sont mis à mal et pourtant ils ont un impact central dans l'évolution des territoires. Ils doivent faire l'objet d'une démarche revendicative transverse. Il s'agit là d'un travail important mais permettant d'allier attentes de la population et revendications des salariés concernés.

La CGT porte une politique de transport sous maîtrise publique forte pour l'organisation d'un système de transport multimodal basé sur une complémentarité de modes économiques et peu polluants afin de garantir les transitions énergétique et écologique.

Elle revendique :

**Pour les transports de personnes :**

- Un développement des transports collectifs sur tout le territoire et une amélioration de la qualité de service respectant les critères sociaux et environnementaux
- Une politique tarifaire sociale pour garantir le droit au transport et à l'accessibilité pour toutes et tous avec notamment un élargissement de l'assiette du Versement Transport
- Une démocratisation dans l'élaboration des choix de transport avec une véritable démarche de solidarité entre territoires.
- Pour les transports de marchandises, le développement de plateformes multimodales pour la desserte dans le cadre d'une politique industrielle de relocalisation des activités pour garantir des circuits courts et un développement économique des territoires.
- Et pour l'ensemble, un pôle public de transport des voyageurs et des marchandises.

Mais pour trouver les voies syndicales conduisant à faire aboutir nos revendications, nous devons faire en sorte d'acquiescer ou de renforcer nos capacités pour :

Une meilleure appropriation des évolutions et de leurs conséquences possibles

Une capacité syndicale à anticiper les mutations/transitions

Une démarche de « projets » revendicatifs territoriaux en croisant avec les revendications professionnelles, Une appréciation de la dimension multisectorielle de nombreux dossiers

Une approche CGT dans l'élaboration des schémas territoriaux tels que le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), le Schéma Régional de Développement économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDII), etc.

Une exploitation revendicative et de mobilisation des événements organisés par les pouvoirs publics.

Par exemple, comment les Assises de la mobilité en territoires ont-elles été déclinées et travaillées? Non pas seule-

ment pour répondre aux sollicitations institutionnelles dont Dominique nous a bien montré que nous ne devons pas en attendre grand-chose.

Mais ont-elles été un point d'appui pour travailler nos revendications nationales et de territoire notamment en lien avec les questions liées aux réformes territoriales ? Quelles initiatives ont pu être organisées syndicalement ? Quelles convergences avons-nous tenté de construire avec les usagers, les associations ? Sommes-nous allés à la rencontre des pouvoirs publics et des élus locaux ? Avons-nous exploité les productions telles que l'argumentaire et le cahier d'acteur ?

Enfin nous avons besoin de partager et de diffuser nos activités revendicatives notamment sur :

Les travaux menés dans les CESER par exemple sur les SRADDET, les conventions TER, les enjeux des infrastructures, etc. Les publications CGT de propositions de projets territoriaux alternatifs

Les supports pour les débats publics  
Les cahiers d'acteurs

Tout cela est à faire vivre en veillant à construire les solidarités nécessaires entre les salariés des différents secteurs, entre salariés et usagers en refusant le piège consistant à les opposer.

Nous devons pouvoir expliquer notre démarche et chercher collectivement les chemins d'un haut niveau social quel que soit l'employeur et le statut des salariés. Pour cela, nous avons notre outil qu'est l'UIT et sa déclinaison en territoire.

A partir de ces éléments en terme d'évolution territoriale et d'aménagement du et des territoires, de réponse aux besoins, alors que le syndicalisme est le plus souvent écarté des nouveaux lieux de discussion stratégiques et de décisions, que notre modèle social est attaqué, la CGT se donne-t-elle vraiment les moyens de ses ambitions pour imposer ses propositions et faire aboutir ses revendications en matière de transport ? Saura-t-elle faire face aux défis territoriaux d'aujourd'hui et de demain ?

A nous de se le dire !... Maintenant.

## ...Débat sur le thème...Débat sur le thème...

**Jean-Marc LEROY**  
**FD Equipement-Environnement**  
**CR Bretagne**

### Impact de la réforme territoriale sur les services publics

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la métropole de Rennes a pris les compétences routes sous son giron.

40 agents ont été transférés du département vers la métropole avec des organisations et conditions de travail différentes tendant à externaliser les missions avec des mises en danger des usagers et des agents sur le terrain. C'est la casse organisée du service public.

**Jean-François AGRAIN**  
**CR Occitanie**

### Réforme territoriale : tout n'est pas à rejeter

Donner aux régions la compétence transports après leur avoir donné la compétence transport ferroviaire a du sens. C'est le moyen de construire une vraie politique des transports car quel intérêt de construire un pôle public de transport service public si l'autorité organisatrice de transport ne peut pas construire une politique des transports cohérente ?

Ceci dit, les routes de l'enfer sont souvent pavées de bonnes intentions, exemple : la région Occitanie s'engage dans des projets de réouverture de lignes voire de prise en compte de déficit d'exploitation du train de nuit.(TET)

Tout cela engage des financements importants, dans une période où les dotations globales de fonctionnement attribuées par l'Etat ont baissé de manière notable et où le gouvernement Macron a décidé de limiter à 1,2 % les hausses du budget de fonctionnement des 211 plus grandes collectivités territoriales et notamment toutes les régions.

Résultat : il est probable que, dans la future convention TER d'Occitanie, le niveau des services pâtissent des baisses de moyens ; d'autant plus que des finances sont attribués aux réseaux (même si c'est utile) hors prérogative régionale.

**Jean-Luc PELTIER**  
**CR Bretagne - Animateur UIT**

### Réforme territoriale

La mise en œuvre des lois NOTRe et MAPTAM se sont accompagnées de réductions budgétaires drastiques et pour l'exemple une baisse de 152 M€ pour la Région Bretagne sur la période 2014-2017.

Ainsi donc, dans ce contexte, le budget transports des régions, qui est leur premier poste de dépenses, et dans le cadre de la pose de nouvelles compétences transport, les élus réintègrent les politiques d'investissements menées et semblent vouloir privilégier une politique de service en s'appuyant sur l'émergence de nouveaux acteurs exerçant dans le numérique.

En outre, l'élan vise bien à éloigner les citoyens et, in fine, la démocratie via la suppression de la clause de compé-

tence générale ainsi qu'avec la montée des EPCI dont les représentants ne sont pas élus.

En tout état de cause, il y a un vrai risque de rationalisation de l'offre de transport collectif mettant d'ailleurs à mal les ressorts qui ont permis le développement du TER.

**Christophe HEGOT**  
**FD Equipement-Environnement**

### Aménagement du territoire : besoin d'une réflexion globale en associant les régions, métropole avec un pilotage d'un opérateur national

Besoin d'une coordination nationale pour développer un aménagement du territoire cohérent et répondant aux exigences de tous, associations ou structures locales pour irriguer la réflexion.

Un pôle public de transport pour maîtriser un aménagement du territoire développant des infrastructures de transports complémentaires. L'outil UIT est un outil essentiel par sa dimension interprofessionnelle.

**Bruno BORDRON**  
**FD Equipement-Environnement**

### Transfert des réseaux, infrastructures et des compétences

Aujourd'hui, le réseau routier français comprend 21 205 km de routes nationales, 378 973 km de routes départementales et 673 290 km de voies communales.

Les départements vont se vider de leurs compétences dans les milieux ruraux, regroupement des Communautés de communes vers des EPCI, transfert des compétences des personnels, quelles rémunérations ? Plusieurs niveaux de salariés ?

Transfert des réseaux infrastructure vers les métropoles et/ou régions.

Comment on peut travailler avec l'UIT dans ce cadre de loi sur les revendications dans le domaine des infrastructures ?

### **Daniel TOURLAN** **CR PACA - Animateur UIT**

#### **Evolution de la réforme territoriale**

Les applications sont différentes d'une région à l'autre.

En PACA, nous avons 2 métropoles, bientôt 3.

D'autres aspects sont les choix politiques avec une majorité qui affiche un des plus faibles budgets en matière de transport et la volonté de ne pas cautionner les TER.

Les transferts posent interrogations sur le maintien des conditions sociales et sur les financements.

Les 25% de la CAUE sont aberrants et on a des difficultés à connaître la part reversée aux métropoles sur la charge dépendant de leur périmètre.

La CGT a un rôle à jouer socialement sur un suivi de la fin des contrats de DSP.

Utiliser le SRADDET pour porter un projet CGT, notamment sur le schéma régional de la mobilité à construire avec les usagers.

Deuxième axe, le cœur du transport avec l'exigence d'un Versement Transport unifié, la création d'un additionnel. Mais, également, porter la participation des entreprises au-delà des 50% car elles sont responsables du développement de la mobilité.

### **Francine DESNOS** **SG CR Pays-de-Loire**

#### **Réforme territoriale – aménagement du territoire**

Afin de permettre l'appropriation au plus grand nombre de nos militants des conséquences des différentes réformes territoriales, le bureau régional a validé une démarche projet autour de l'élaboration d'un SRADDET CGT Pays-de-Loire.

Après présentation des différents schémas régionaux devant les 5 commis-

sions exécutives des 5 départements de la région, 5 territoires ont été ciblés. Il s'agit, à partir d'analyses territoriales, de décliner nos repères revendicatifs et orientations de congrès au plus près des salariés et de la population.

5 territoires avec des particularités différentes ont été retenus : 1 territoire rural, 1 territoire désindustrialisé, 1 territoire rural comptabilisant un nombre élevé de fusion de communes, 1 territoire rural industrialisé, une métropole.

Les premiers échanges montrent que la question des transports est transversale à tous : désenclavement, accessibilités, mobilités, attractivité ... sont posés.

Les questions environnementales se posent aussi. La région Pays-de-Loire devrait voir sa population augmentée de 900 000 habitants. Quelles réponses apporter aux besoins de cette population ?

Ce travail en territoire doit aussi permettre de travailler les enjeux de transport de manière interprofessionnelle. L'outil UIT a toute sa place dans les 5 groupes de travail mis en place.

### **François TEJEDOR** **Fd Cheminots**

#### **Situation territoire PACA**

La région PACA est traversée par la logique de métropolisation.

Marseille : Bassins Est : croisière majoritairement

Marseille : Bassins Ouest : Ports marchandises – logistiques

Côte d'Azur : enclavée

Les infrastructures routières et ferroviaires sont saturées.

Les logiques financières, et non de réponses aux besoins, conduisent à des choix illogiques favorisant le tout routier contre le ferroviaire.

Les logiques du Conseil Régional de droite et extrême-droite de favoriser le bus, les zones logistiques dont l'activité explose, non connectées au ferroviaire, et le dégagement de fioul lourd des bateaux de croisières conduisent à une situation sanitaire qui s'est dégradée et il y a une forte augmentation de maladies respiratoires.

Il nous faut un outil permettant des expertises contradictoires face à la pensée unique

Une UIT en territoire serait utile pour faire travailler ensemble tous les modes de transports. Il nous faut également croiser notre travail avec les usagers des transports et les citoyens pour gagner d'autres choix.

### **Georges BOULENGER** **SG CR Nord-Pas-de-Calais**

#### **Réforme territoriale**

Vigilant à ne pas s'adapter aux politiques d'austérité et à la volonté de régionalisation.

Aujourd'hui, on vide le contenu des compétences des communes aux bénéfices des intercommunalités, les métropoles concentrent toutes les ressources.

Les dossiers sur des SMIC régionaux existent, une volonté des politiques de s'accaparer les conséquences.

Quelles notions des services publics ? Quelle vision des Services Publics qui répond aux besoins des populations ?

### **Francis COMBROUZE** **FD Equipement-Environnement**

#### **Réforme territoriale**

Les effets des réformes territoriales sur les transports et les objectifs gouvernementaux sur la contraction des dépenses publiques doivent nous conduire à une lisibilité accrue de nos propositions en matière de financement et de réseaux nationaux d'infrastructures.

Car, la tentation est grande de chercher à opposer tel niveau territoriale à tel autre pour avoir plus de cofinancement de telle ou telle collectivité locale. Et les « revendications » de péages sur des dessertes locales de transit vont fleurir dans certaines collectivités.

Nous sommes pour une redevance nationale sur la circulation des poids lourds, pour l'augmentation des Versements Transport au bénéfice des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), pour la TVA à 5,5% sur les transports collectifs. Nous avons dénoncé l'abandon de l'écotaxe.

Derrière le constat d'une part de 25% usagers et 75% contribuables dans le financement des transports, de quels usagers parle-t-on ? Les entreprises, les donneurs d'ordres sont des usagers de nos infrastructures.

Autres nécessités : celles de bien disposer de réseaux nationaux cohérents. Réseau routier national (avec retour à la Nation des sociétés concessionnaires d'autoroutes), réseau ferroviaire national (en empêchant le déclassement du réseau, possible aujourd'hui par de simples décisions du CA d'un établissement public), réseau fluvial, réseau des grands ports maritimes (GPM) avec des interconnexions en fluvial et ferroviaire si nécessaires au développement durable des ports.

Il y a bien des besoins d'investissements sur les infrastructures que la Nation doit assumer.

### **Dominique Gallet** **Confédération pôle «Activités** **CGT en territoires»**

La volonté de l'UIT de travailler sur les dimensions territoriales des transports est indéniable. Elle se traduit par exemple par la participation continue et active de son secrétaire général aux réunions des comités régionaux tous les 2 mois environ, mais aussi par la création et l'activité d'UIT ou de collectifs transports dans les régions. Cette démarche est à faire vivre, à poursuivre et à amplifier avec le besoin de faire toujours plus et mieux.

Les évolutions et les enjeux clefs ont été clairement pointés par Isabelle dans son introduction : concentration / éloignement / mise en concurrence / déni de démocratie. Les constats sont largement faits par vous tous.

Les transports sont un outil clef de l'aménagement du territoire. Nous devons collectivement nous approprier leurs évolutions et les enjeux, au cœur des évolutions des territoires et des compétences des collectivités territoriales, souvent le ou un des premiers postes budgétaires. La région est responsable des TER, de l'interurbain et des scolaires ; les intercommunalités et les métropoles, des transports urbains et de la voirie locale ; les départements de la voirie départementale. Cette répartition n'est pas un gage de la cohérence des solutions construites.

Pour répondre à ces enjeux, nous avons besoin de donner de la force et de faire vivre nos revendications en construisant des initiatives revendicatives dans les territoires, en régions principalement, notamment pour construire les cohérences et éviter les mises en concurrence. Ce qui implique d'anticiper, d'amplifier fortement et de travailler partout nos propositions pour dépasser le constat et l'analyse.

Pour cela nous avons besoin d'un travail CGT partagé largement, qui associe les salariés du transport avec leurs organisations professionnelles et l'ensemble de nos organisations avec les salariés des autres professions, les privés d'emploi, les retraités puisque nous sommes tous aussi usagers et citoyens, et donc avec les organisations interprofessionnelles CGT. Parfois aussi avec d'autres acteurs, par exemple les associations d'usagers ou les associations environnementales, montrant ainsi une CGT ouverte. L'interprofessionnalisation est indispensable.

Pour dépasser les constats, il s'agit bien de travailler autour de l'expression des besoins des salariés et des populations et des réponses à y apporter en anticipant, de donner du corps et du contenu à nos propositions. Quelques exemples actuels d'interventions d'une ou plusieurs organisations territoriales, d'UIT en territoires, de professions organisées en territoires :

Le travail de construction et de mise en débat de propositions, de constructions revendicatives, de cahiers revendicatifs, de projets alternatifs comme un contrat de plan CGT et un schéma de l'intermodalité CGT en PACA, des éléments CGT pour un autre Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable, et d'Égalité des Territoires en Pays de Loire ...

Dans les CESER et autour des CESER, mais aussi dans les conseils de développement des intercommunalités, avec les mandats de nos organisations et des mobilisations. Par exemple, sur les conventions TER, les fermetures de guichets, les suppressions de contrôleurs dans les trains, la tarification, les infrastructures ...

Sur les infrastructures comme la rédaction d'un cahier d'acteurs CGT lors du débat public sur la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique en Bourgogne ; une déclaration commune sur le canal Seine – Nord avec les comités régionaux Normandie, Ile de France, Picardie, Nord Pas de Calais, les fédérations des ports et docks, de l'équipement, l'UIT ; ou plus anciennement un travail partagé organisations territoriales et professionnelles sur le projet de TGV Paris Orléans Clermont Lyon.

L'organisation de journées de travail et de débats publics comme en juin en Bretagne à l'occasion de l'arrivée du TGV à Rennes.

L'investissement dans un temps plus long pour travailler des projets dans les territoires, dans la logique de la campagne industrie-services publics, dont certains concernent les transports : utilisation des terrains PSA à Aulnay, filière navale avec la construction / déconstruction de navires, ateliers de rénovation de matériels ferroviaires à Rennes, développement d'autres énergies comme l'hydrogène et son utilisation dans les transports, multimodalité et fluvial en Saône et Loire

Même si des questions restent à travailler, par exemple comment faisons-nous connaître les propositions élaborées ? Comment élargissons-nous ces initiatives ?

### **Jean RICONNEAU** **FD Cheminots**

#### **Versement transport / Tarification sociale**

Le constat fait de la logique de l'économie d'aujourd'hui est qu'il est plus facile de déplacer la main-d'œuvre que la charge de travail.

Toutes les entreprises qui comportent, au moins, 11 salariés sont dans l'obligation de prendre à charge au minimum 50% du coût du transport.

Nous devons être des plus virulents afin d'obtenir la prise en charge totale des transports domicile/travail avec une obligation d'une partie de cofinancement alloué aux projets d'infrastructure et de sa maintenance.

Opposition ou comparaison avec la PEEC d'une aide à la pierre, on est passé à une aide à la personne.

Tarification sociale / Liberté tarifaire

Le constat est que, depuis une décennie, les subventions versées au titre de la tarification sociale est en baisse.

Aujourd'hui, un étudiant qui souhaite faire un trajet Strasbourg/Nantes se verra appliquer une tarification nationale alors que ce même étudiant qui souhaite réaliser un trajet Strasbourg/Reims sera pénalisé et paiera plus cher son voyage car la tarification sociale appliquée est celle arrêtée et définie par la Région Grand-Est.

Les transports participent activement à la répartition des catégories socio-professionnelles. Les transports n'entraînent pas que dumping social aux besoins des entreprises en opposant les salariés entre eux, en mettant les usagers et les citoyens salariés en opposition sur le logement, l'accessibilité, l'enseignement ; plus généralement, à répondre à une logique de répondre aux besoins des plus riches en occultant les besoins des derniers de cordées.

### **Charles BREUIL** **FD Equipement-Environnement**

#### **Réforme territoriale – construction européenne – aménagement du territoire**

La réforme territoriale (loi NOTRe-MAP-TAM) ne doit pas être déconnectée de la construction européenne et du fédéralisme européen qui est en train de se mettre en place.

L'Europe des régions, en France : 13 régions (sans doute trop), des régions à l'image de l'Aquitaine représentant 1/7 du territoire français, régions calées sur les zones défense (6-7). Des régions



sont amenées à disparaître, des communes sont remplacées par des EPCI, des communautés de communes deviendront des échelons de proximités éloignant les citoyens, les usagers des lieux de décisions.

Des métropoles répondant à des enjeux économiques, en concurrence entre elles, au niveau européen voire mondial. Des départements vidés peu à peu de leurs compétences sont-ils amenés à disparaître ? Quel va être le rôle de l'Etat, il se désengage de plus en plus et ne joue plus son rôle de régulateur.

Cette nouvelle construction finit d'accentuer les disparités, les différences entre les collectivités. La péréquation n'est plus assurée.

Se pose la question de l'égalité de traitement des citoyens sur l'ensemble d'un territoire.

Se pose la question de l'aménagement du territoire avec la mise en compétitivité et concurrence qui creuse l'inégalité contribue à la désertification dans

certains territoires. Nous assistons à un désengagement de l'Etat des territoires dans les zones rurales.

Derrière cette réforme territoriale et la construction européenne se pose la question du service public. Quel Service Public ?

En termes de transports, la CGT doit s'impliquer dans le pôle public de transport de voyageurs et de marchandises. Nos revendications dans les territoires ne doivent pas être déconnectées mais axées sur un service public et une véritable politique d'aménagement du territoire.

**Isabelle ROBERT**  
**FD Equipement-Environnement**

**Réforme territoriale : un des outils d'une démarche globale utilisé au service de la concurrence**

La réforme territoriale est un outil utilisé dans une logique globale basée

sur la concurrence et la compétitivité. Ceci est incompatible avec une volonté de cohérence nationale, une égalité de traitement des territoires, une égalité d'accès aux services publics et donc un aménagement équilibré des territoires. La difficulté est qu'à la fois il faut combattre les effets négatifs des conséquences des réformes et, dans le même temps, construire les revendications et les convergences nécessaires à la réponse, en matière de transports, aux besoins des usagers.

Nous devons faire connaître nos propositions et si besoin utiliser les ressorts des institutions et des réformes pour renverser les logiques avec en point de mire : la construction des mobilisations.



## 2<sup>e</sup> thème : l'outil UIT CGT

introduction Thierry Lillier

**L'UIT une organisation CGT qui gagne encore et toujours à être connue et reconnue et développée, tant au niveau des Territoires, que National !**



© Pascale Lalys

Depuis plusieurs années l'U.I.T. se décline dans les territoires sous la responsabilité des Comités régionaux. La conférence de 2014 avait réaffirmé cet objectif avec la volonté qu'elle soit présente et identifiée dans toutes les régions. Aujourd'hui nous proposons d'intensifier le travail de croisement des activités professions/territoires avec la participation de référents UIT en territoire dans certaines réunions du bureau national. Ce travail doit nous permettre d'investir les nombreux déserts syndicaux dans les transports et infrastructures avec la création de syndicats pour donner plus de force à la CGT, aux Fédérations constituantes et aux salariés pour conquérir. C'est le sens donné aux exemples suivants de développement d'UIT en territoires.

Par l'exemple la conférence de l'UIT des 14 et 15 mars 2012 a validé la mise **en place de l'UIT en Pays de Loire son activité s'est développée**. Cela a permis d'organiser plusieurs initiatives sur la région Pays de Loire. L'enjeu étant pour les 5 fédérations de l'UIT, mais également les UD et les UL prennent en compte l'utilité de l'outil UIT au travers d'un espace de réflexions sur les propositions et positions CGT liées aux transports en territoires. Cela nous a permis, sur la Loire Atlantique, de travailler en commun UD,UL,UIT et FD Transports, sur le dossier de l'Aéroport de Notre Dame des Landes, par exemple.

**La formation et la communication, vecteurs de force pour l'UIT, tant au niveau national qu'en territoires.**

Etre outillé pour mieux agir syndicalement dans ses responsabilités et dans ses mandats, est un des objectifs de la formation syndicale CGT. A ce titre, l'UIT organise une formation transport avec l'Espace Revendicatif Confédéral :

- Un stage national sur deux modules est organisé une fois par an et décliné en d'autres sessions dans les territoires, parfois en ISST. Il s'adresse aux responsables en charge de l'activité transport en UD ou Comité régional, aux membres des directions fédérales constitutives de l'UIT, ainsi qu'aux dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions.

La formation est indispensable pour posséder les connaissances nécessaires sur la politique des transports (état des lieux, enjeux, perspectives) et sur le cahier revendicatif. C'est le gage d'une meilleure appropriation par toutes et tous les syndiqués des revendications 'transport' de la CGT et de leur développement.

Dans les territoires des journées d'étude, des groupes de travail ou des sessions peuvent être organisées sur des sujets spécifiques ou d'actualité. Mais pour que ces formations atteignent leurs objectifs, encore faut-il qu'elles soient considérées comme un axe prioritaire de notre démarche syndicale et revendicative par nos organisations. Il nous reste encore beaucoup de marge de progression en la matière mais c'est un passage incontournable pour un déploiement de notre activité dans les secteurs professionnels et dans les territoires ainsi que pour l'émergence de propositions et de projets revendicatifs 'transports' alternatifs.

Enfin, c'est un des moyens de mise en commun des expériences et de mise en lumière des convergences indispensables à la construction du rapport de force.

**Un autre levier d'acquisition de connaissances est l'information syndicale.**

Celle de l'UIT repose sur plusieurs outils de communication. Le bulletin de liaison de l'UIT, publication trimestrielle, propose des dossiers de fond, avec des analyses et des éléments de prospective, des brèves, une rubrique sur l'activité en territoire. Le choix et la gestion des listes de diffusion pour la version 'papier' relèvent des Fédérations constituantes, notamment leur mise à jour. Il est également transmis au Comités régionaux et UD. La version dématérialisée permet d'élargir le cercle des destinataires et de rendre disponible et visible le bulletin sur les sites internet. Comment les fédérations, les organisations territoriales s'emparent-elles de cet outil ? Quels autres modes de diffusion peuvent être utilisés ? La diffusion du bulletin de l'UIT est un enjeu crucial pour faire connaître les revendications transversales et l'activité de l'UIT au même titre que d'autres formats qui permettent d'informer au fil de l'eau en fonction de l'actualité : communiqués, tracts, comptes-rendus, notes... La formation et l'information syndicales de l'UIT doivent être encore améliorées et développées pour être au service de toute la CGT.

Avec cet outil, les fédérations, la CGT se sont organisées au service de l'activité convergente pour développer les coopérations interprofessionnelles dans le secteur, rendre effectif et permanent le travail sur les enjeux revendicatifs communs.

Outil structurel de la CGT, l'UIT est un outil national et territorial. Son organisation nationale est déclinée sous une forme décentralisée dans les Comités régionaux CGT.

### Travailler les contenus revendicatifs convergents entre les fédérations :

Les positionnements et les concepts transverses. De là s'élaborent les positions CGT et se construisent les cohérences d'intervention et d'actions.

Avec l'UIT, la CGT :

- Travaille les convergences revendicatives et d'actions entre les fédérations
- Met en cohérence les revendications spécifiques, d'autant plus renforcées qu'elles s'inscrivent sur des socles communs.
- Traite les sujets naturellement transverses liés aux politiques publiques, comme la politique des transports de la

France, son budget annuel, la politique européenne et ses incidences, les enjeux écologiques et le défi climatique et énergétique..

- Appréhende mieux les questions économiques liées aux groupes et aux dimensions internationales, questions de plus en plus multimodales et transversales.
- Porte l'organisation multimodale des transports en réponse aux besoins, à la cohésion sociale et territoriale nécessaire dans une vision d'intérêt général,
- Travaille les questions de financement du système du transport, le rôle et la place du service public et la maîtrise publique nécessaire de ce secteur,
- Prend en compte les besoins de transport des salariés de tous les secteurs industriels et tertiaires, leurs besoins de déplacements, d'accessibilité financière (exemple : le financement du domicile /travail par l'employeur, organisation des transports collectifs, plans de déplacements d'entreprise...)
- Met en cohérence les besoins de déplacements des personnes et d'acheminement des marchandises avec une organisation du système du transport compatible avec un développement humain durable porté par la CGT. Ce qui positionne une activité sur les questions de société, d'où le travail avec la confédération.
- L'UIT est un interlocuteur des Parlementaires, du Ministère en charge du secteur.
- L'UIT un outil pour relever le défi du rapport de forces d'ensemble,
- L'UIT un outil pour unir les salariés, ne pas se laisser diviser sans s'être mis en capacité de préserver et ensemble conquérir,
- L'UIT, un outil pour sortir des cloisonnements syndicaux qui en ajoutant une concurrence revendicative à la concurrence économique, les nourrissent et fertilisent le dumping social.
- L'UIT, pour agir dans une cohérence revendicative pour résister mieux et conquérir plus.

Pour finir, nous pourrions valider ensemble notre slogan :

### « Outil UIT Un Jour - Outil UIT Toujours »

le grand David m'a coupé l'herbe sous le pied, hier après-midi



## ...Débat sur le thème...Débat sur le thème...

**Jean-Luc PELTIER**  
CR Bretagne - Animateur UIT

### L'outil UIT en territoires

L'outil UIT existe en Bretagne depuis 2012. Force est de constater que, 5 ans après sa mise en place, cet outil a une existence plutôt plus que chaotique.

Dans les faits, il y a peu d'appropriation de cet outil par les structures territoriales (UD, UL ...). Pour autant, plusieurs initiatives ont vu le jour notamment l'élaboration d'un questionnaire sur la question des déplacements domicile/travail proposé aux UD mais resté lettre morte. Plusieurs réunions se sont tenues mais il est difficile d'élaborer un plan de travail faute de désignation de camarades référents dans nos UD.

Il est nécessaire que les Fédérations impulsent sur cette question qui nécessite aussi de s'interroger sur les questions des moyens. Un travail de mutualisation a été engagé avec l'UIT Pays-de-Loire autour de l'élaboration d'un cahier d'acteur concernant le projet Ligne NOUVELLE Bretagne Pays de Loire ainsi que sur la réalisation de 2 formations conjointes avec l'ISSTO.

Le lancement de la LGV a été l'occasion d'organiser un débat public avec le Comité Régional et son outil UIT permettant de réunir une quarantaine de camarades de toutes les fédérations constitutives ainsi que des camarades siégeant dans les conseils de développement.

La mise en place par l'UD 29 d'un collectif service public doit être l'occasion de travailler la question des besoins de transports dans le Finistère. L'UIT en Bretagne y prendra toute sa place.

Pour que cet outil vive, il est urgent et nécessaire que toutes les structures tant en territoires que professionnelles se l'approprient.

**Daniel TOURLAN**  
CR PACA - Animateur UIT

### Fonction UIT en territoires et implication des fédérations

En PACA, nous avons créé une structure sans ancrage local qui n'a pas perduré.

Depuis notre activité a été de construire des commissions transports en UD.

Cette activité commence à porter ses fruits. Pourtant, deux écueils se dressent pour gagner en efficacité :

L'implication des fédérations en territoires. Si l'implantation de la CGT n'est pas inégalitaire, des membres de commissions fédérales de l'UIT existent mais sans aucun lien avec la Région.

La nécessité de former nos camarades au regard des évolutions ;

**Xavier DUPEYROUX**  
CR Pays de Loire - Animateur UIT

### Activités UIT en Pays de Loire

Nous sommes souvent sollicités pour la Commission transport du CESER afin de donner un avis sur des sujets concernant le transport que ce soit sur Notre Dame des Landes, le SRADDET, LNO BPL, la convention TER, l'avenir des déplacements routier en Pays-de-Loire ou bien de la stratégie mer littoral en Pays-de-Loire.

Si nous arrivons à travailler sur certains sujets, c'est plus difficile sur d'autres et notamment sur les stratégies mer/littoral où nous avons du mal à travailler avec les marins.

Nous sommes également face à une méconnaissance de nos syndiqués sur l'outil UIT, les enjeux de transport en territoires et, plus particulièrement, le SRADDET.

Le plan de travail mis en place par le Comité Régional des Pays-de-Loire.

Ce plan consiste à présenter le SRADDET dans les CE d'UD et de construire un SRADDET CGT en créant des groupes de travail par UD sur les conséquences d'une désindustrialisation sur un bassin de vie et de faire des propositions CGT pour sa revitalisation. L'UIT s'inscrit dans cette initiative car le transport ne peut pas être absent de ces débats.

La formation est importante pour armer nos camarades sur les enjeux du transport et l'aménagement du territoire en cohérence avec la politique industrielle, le cadre de vie et l'urbanisme.

En lien avec l'ISSTO (Institut des Sciences Sociales du Travail de l'Ouest) nous avons construit deux stages transports, en collaboration avec l'UIT Bretagne.

L'un sur le transport de voyageurs et la multimodalité, l'autre sur le transport de marchandises et le rapport modal.

Pour finir, je tiens à souligner les difficultés à élargir notre Bureau UIT en Pays-de-Loire.

Je demande aux fédérations de mettre à disposition des militant des Commissions Exécutives Fédérales pour élargir l'activité des UIT en territoire.

**Camille PUJOL**  
FD Equipement/Environnement

### Outil UIT

Importance de la désignation des camarades dans les Conseils Maritimes de Façades pour porter les positions de la CGT dans ces instances dans lesquelles seront travaillées les vocations maritimes des différentes façades qui serviront à déterminer les différentes activités sur nos côtes et en mer (cultures marines, ports, parcs naturels, chantiers navals, aires de loisirs...).

De plus, cela permet de porter les revendications CGT en termes d'amélioration des conditions sociales et la construction d'un développement humain durable.

**Philippe TEXIER**  
SG CR Bourgogne

Le Comité Régional CGT Bourgogne s'inscrit dans les travaux de notre conférence avec l'objectif de constituer une UIT dans notre nouvelle région fusionne Bourgogne-Franche-Comté.

La préparation de notre Conférence Régionale en avril prochain a mis en avant le besoin de travailler les questions transports. D'ailleurs, le dernier CCN de la CGT a invité les fédérations à réfléchir sur leur activité en territoires. Cela doit nous aider à passer un cap sur l'implication des syndicats des fédérations constitutives de l'UIT dans l'activité dans les bassins d'emplois et de vie.

La qualité des transports, la réponse aux besoins des usagers, les dimensions tarifaires, de sécurité, de régularité invitant les syndicats du champ de l'UIT à développer leur activité autour de projets modificatifs, de déploiement et de remontée de notre influence.

Cette démarche peut nous éviter l'écueil d'une activité assurée par un nombre réduit de militants accaparés par les dimensions institutionnelles pour précariser l'animation de projets revendicatifs.

## Olivier SORCE CR Aquitaine - Animateur UIT

C'est par l'activité que vient la nécessité d'avoir la structure UIT en territoire. Sur l'Aquitaine, la nécessité d'avoir un outil UIT, au regard de l'enjeu que représentent les transports dans un contexte de réforme territoriale, de métropolisation et de transfert de compétences, est acquise.

Ainsi, nous avons fait le choix de travailler à partir d'un projet partant du principe que ce n'est pas la structure qui fait l'activité mais qu'à partir de l'activité viendrait la nécessité d'avoir la structure.

Pour ce faire, nous avons sollicité les camarades du CERESNA (Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales Nouvelle Aquitaine) pour lancer le « chantier du Transport en Nouvelle Aquitaine ».

Le CERESNA en 2 mots : association créée par le Comité Régional Aquitaine qui constitue un outil à disposition de nos organisations sur le territoire pour développer l'activité revendicative sur un travail en filière à partir des revendications construites dans nos syndicats, en les travaillant avec l'ensemble des acteurs. Concrètement, nous avons décidé de partir de la réponse aux besoins des usagers et des salariés du secteur en matière de conditions de travail, d'emplois, de formation pour arriver à l'horizon fin 2018 à la rédaction de fiches et à des Etats Généraux du transport en Nouvelle Aquitaine.

Ainsi, deux groupes de travail ont été créés : un groupe réseau, un groupe dimensions sociale et un focus est porté sur 6 territoires de la Nouvelle Aquitaine. Cela nous confère donc l'obligation de travailler ces questions dans l'organisation à des axes revendicatifs et des tra-

voux déjà engagés de façon isolée dans les syndicats pour les mettre en bien commun et construire des synergies.

C'est dans ce cadre que des collectifs transports d'UD se sont réactivés, notamment à l'UD 17.

C'est également dans ce cadre qu'un groupe de travail avec les cheminots, les dockers, les Officiers de Marine Marchande, l'UD 33 à l'appel du Comité Régional, s'est réuni autour de l'avenir des ports de la façade Atlantique pour alimenter les camarades du CESER, suite à une saisine tout en organisant une initiative revendicative.

A partir de là, dans la continuité des travaux engagés, il ne nous reste plus qu'à concrétiser la construction de l'UIT sur le périmètre du nouveau territoire Nouvelle Aquitaine.



© Pascale Laly

## 4<sup>e</sup> séance **Président de séance :** **Michel Le Cavorzin**

**Secrétaire Général de la Fédération des syndicats maritimes**  
**Avec la présence Philippe Martinez Secrétaire Général de la CGT.**  
**Suite du débat : Outil UIT CGT**



© Pascale Lalys

### **Sébastien GASC** **FD Cheminots**

Au-delà des difficultés que nous pouvons rencontrer sur l'orga, je crois d'abord qu'il nous faut faire un retour positif de l'implantation de notre UIT en territoires. Sans doute cela n'est pas suffisant en soit, mais comme nous savons très bien dire ce qui ne va pas, sachons également dire ce qui va et pointer les progrès au cours de ce mandat.

Nous pouvons, je crois, regarder sereinement ce qui bloque pour progresser encore car c'est un nouveau signe fort de cette conférence que de vouloir progresser en la matière, c'est d'ailleurs ce qui nous conduit à mener ce débat.

En effet, nous avons besoin –comme le disait Daniel, hier- de pouvoir identifier sur le champ territorial les interlocuteurs qui peuvent représenter leur champ professionnel. Nous avons, à plusieurs reprises, évoqué ce problème au sein du Secrétariat de l'UIT. Il nous faut à l'évidence, sans préjuger des organisations des fédérations qui leur appartiennent en propre, progresser rapidement sur ce point. Cela ne semble pas du tout hors de portée de

nos organisations, tout au plus faudrait-il de la méthode et de la rigueur sur ce point précis.

Autre sujet qui n'est pas encore venu dans les débats mais qu'il me faut vous livrer : il s'agit du travail de coopération avec les structures territoriales et le bureau de l'UIT. Nous avons mis en place un suivi précis de coopération des Comités Régionaux par le Bureau de l'UIT, force est de constater un bilan pour le moins mitigé. Cela étant, nous pouvons là encore progresser rapidement pour autant que tous les acteurs jouent le jeu. D'ailleurs, nous avons pu noter que nombre de structures territoriales sont en demande de partage des expériences et de bonnes pratiques des autres régions, mais –vous en conviendrez- cela ne peut pas se faire sans échanges et remontées périodiques avec le Bureau de l'UIT.

Enfin, sur la destination de notre outil UIT, je crois qu'il ne faut pas nous tromper. Si, bien-sûr, il a un rôle à jouer d'expertise dans les dossiers et de travail en lien avec nos camarades dans les CESER et les structures professionnelles, il y a –à l'évidence- un pas à franchir.

Nous ne pouvons nous contenter d'un outil quelque qu'il soit qui n'aurait qu'un rôle institutionnel, notre syndicalisme de transformation sociale et donc de masse porte en lui d'autres exigences. Nous ne pouvons pas, en effet, ignorer les déserts syndicaux auxquels nous sommes confrontés dans nos secteurs, pas plus que le dumping social dont se fait l'écho cette conférence depuis hier sans envisager de mettre en dynamique nos structures territoriales et fédérales avec cet outil UIT afin d'analyser les rapports de forces en présence sur nos secteurs au plus près de nos organisations et donc de nos syndicats, afin y compris de mutualiser nos énergies pour s'implanter là où nous n'existons pas ; à l'instar de ce que nous avons déjà initié avec les campagnes pour les élections CA dans le groupe SNCF qui nous a conduit à nous déployer dans les filiales. C'est, je crois, ce saut qualitatif –sans se substituer aux organisations en place- qu'il nous faut franchir ensemble pour relever les défis auxquels nous sommes confrontés afin que nos revendications se traduisent et se concrétisent dans les cahiers revendicatifs et que nous commençons à construire, en proximité, pour envisager une mobi-

lisation conjointe des transports dans les mois à venir d'un haut niveau pour gagner sur nos revendications.

### **Stéphane DEMARRE** **CR Val de Loire**

#### **La montée en puissance des régions en tant qu'Autorité Organisatrice dans l'organisation des transports aiguillonnées par les métropoles vouées à se concurrencer**

Les compétences transport des régions sont, en effet, augmentées depuis la loi NOTRe et le désengagement de l'Etat (Autorité Organisatrice) concernant les TET (Trains d'Equilibre du Territoire) et les trains de nuit.

Bref, les dessertes nationales autres que TGV.

Ces trains à grande vitesse ne relie avant tout que les grandes métropoles. La concentration des populations dans ces villes tentaculaires et l'attraction financière qui en résulte, car le « marché » ne s'y trompe pas, conduisent à un déséquilibre. De plus, l'Etat accompagne cette mutation car pour 1 euro investi à la campagne, 2 euros le sont à la ville. Ce sont des éléments issus du congrès des maires de France en 2016. C'est là que se situe la fracture sociale entre territoire rural et territoire urbain. Au dernière congrès des maires de France, il y a quelques jours, et où nous dit-on Macron a été chahuté par des édiles mécontents des dotations en berne, ce dernier a annoncé qu'un euro à la campagne équivaldrait à un euro à la ville : belle promesse !

S'il nous faut développer les convergences UIT en territoires en l'élargissant à d'autres corporations comme la métallurgie, s'il nous faut travailler l'ancrage local pour construire des revendications de coopération et de multi-modalités, il nous faut également utiliser notre outil inter-fédéral pour pousser le retour de l'Etat jacobin. Le jacobinisme, c'est la république indivisible et un état centralisateur et stratège.

Sinon c'est le retour au Moyen-Age qui nous guette avec de nouvelles féodalités, celles de métropoles puissantes mais déconnectées des particularismes géographiques.

Ainsi, la ville de Vichy distante pourtant de 73 km est devenue vassal de la métropole Clermont-Auvergne, via un syndicat mixte. Quelle utilité en termes d'aménagement des territoires mis à part capter les subventions publiques et les moyens de régions administratives en matière de transport ferroviaire ?

La CGT avec son UIT doit agir au bon endroit, à la base de la pyramide avec nos Comités Régionaux à la manœuvre pour organiser nos UD mais aussi au sommet de la pyramide avec le pôle public de transport de voyageurs et de marchandises pour fédérer les constructions revendicatives travaillées en territoires.

### **Bertrand CLAVELIER** **FD Cheminots**

Le débat est intéressant et il met bien en lumière le rôle ou plutôt la place de la CGT (et donc de notre UIT et de nos fédérations) dans la société.

Sur le pôle public de transport de voyageurs et de marchandises. Si parler de « pôle public » peut faire un peu fourre-tout, et que l'on a un peu l'impression qu'on place des pôles publics un peu partout quand on ne sait plus quoi revendiquer, ici c'est intéressant.

On voit clairement que le sujet est éminemment politique ! « évaluer les politiques publiques en matière de transport », « structurer l'ensemble des transports », « contribuer à la politique d'aménagement du territoire », etc. si on cherche un nom à cette structure, on pourrait appeler ça le ministère des Transports. C'est une réponse syndicale à un problème politique ! Et le problème, c'est que l'on est dirigés par des gens qui ne nous représentent pas, qui ne représentent pas nos intérêts, il l'affiche clairement. Ce qu'ils font c'est très pertinent, ils font une politique très bonne, mais pour eux ! Quand on voit les dettes qui augmentent, les PPP, etc. ça roule bien pour eux !

Face à cela, on essaie de construire quelque chose pour reprendre nos affaires en main, c'est très bien !

Sur la concurrence, il faut que l'on soit très clair, cela n'existe pas. Que les salariés sont mis en concurrence, c'est évident, mais laisser supposer que l'on pourrait avoir une concurrence libre et non faussée est illusoire.

Au niveau ferroviaire, on parle d'ouverture à la concurrence. C'est une privatisation, ou plutôt un transfert d'un monopole public vers un monopole privé. C'est d'autant plus évident dans les transports : la complémentarité des transports existe aussi pour le capital. Exemple Vinci. Que l'on prenne la route, l'avion, le train, etc. Vinci encaisse.

Face au monopole privé, on doit mettre en place un monopole public, même si « sortir les transports de la logique de marché » va être compliqué si on ne sort pas tout de la logique du marché. Il faut aussi remettre au goût du jour

la question des statuts du personnel, notamment sur la route.

Sur le financement. Je ne partage pas la question de l'écotaxe pour ce qui a été dit hier, mais aussi je ne pense pas que le principe du pollueur/payeur soit intéressant. Je ne fais pas plus long.

Deux choses :

1. les infrastructures : il faut dégager le parasite, les dettes sont payées, on annule, les PPP ils dégagent. Ensuite, il faudrait réfléchir à l'idée de cotisations au même titre que la Sécurité Sociale a pu financer les hôpitaux sans emprunt par la cotisation.
2. Sur le transport en lui-même : on dit que le travail crée de la valeur et c'est même le seul. Dans les transports, on crée de la valeur aussi. Il reste à la définir en fonction de la pertinence du mode de transport...

Pour finir, je voudrais parler d'un sujet concret que l'on porte sur notre syndicat de Chartres. On part de la réouverture ferroviaire (pas satisfaisante) de Chartres-Voves et de la mise en concession de l'A154 pour réfléchir à un axe ferroviaire (partiellement existant) entre Orléans et Rouen, pour vider les silos de la Beauce vers le port de Rouen. C'est un travail multimodal sur plusieurs régions qui pourrait être porté par l'UIT.

J'ai beaucoup apprécié l'intervention d'hier qui précisait que le capital modal, structurait la société et aménageait le territoire pour ses besoins et ses intérêts. Il faut que l'on fasse de même.

### **Charles BREUIL** **FD Equipement-Environnement**

L'outil UIT, l'implication des fédérations, consolider les UIT en territoires. La question a été posée par plusieurs camarades sur l'investissement des fédérations et les moyens octroyés pour le fonctionnement des UIT en territoires. Je vais donc m'exprimer pour ma fédération, et pour mon syndicat national celui des ouvriers des parcs et ateliers. Nous avons tous le constat partagé de l'utilité de l'outil UIT au niveau national et dans les territoires.

Dans notre fédération, organisée principalement à partir de syndicats nationaux, il revient à ces syndicats de sensibiliser les militants de leurs sections à participer activement aux travaux des UIT en régions. C'est déjà le cas dans certains territoires.

En ce qui concerne mon syndicat national, c'est encore loin d'être parfait mais nous nous efforçons à faire connaître l'UIT, le travail qu'elle effectue tant au niveau national que local. Mais, comme

beaucoup d'organisations, à plus forte raison quand l'effectif est limité, l'investissement ne repose que sur quelques camarades voire un ou deux.

Toutefois, je pense que notre fédération doit faire un effort de communication pour mieux faire connaître l'UIT. Nous devons nous efforcer à être plus présents car nous sommes le lien entre infrastructures et transports, en effet nos missions sont sur tous les secteurs : route, fluvial, maritime, aérien. C'est un atout majeur pour l'UIT.

Le travail en commun avec l'UIT doit nous aider à nous renforcer, à mieux appréhender nos revendications dans le contexte global des transports. Cela va nous aider à élargir notre réflexion au-delà de notre périmètre.

D'ores et déjà, des contacts ont été pris pour travailler avec les camarades de la branche autoroute de la fédération des transports où nous apercevons que nous avons beaucoup de revendications communes que l'on soit salarié du privé, fonctionnaire ou ouvrier d'Etat.

Je vais revenir un instant sur l'intervention de mon camarade Olivier sur l'UIT en Nouvelle-Aquitaine. Pour ma part, je plaide coupable, absorbé par mon activité nationale, de ne pas accorder assez de temps à la construction de l'UIT dans cette région. Mais, il n'est jamais trop tard, je suis convaincu qu'il faut s'organiser car les enjeux en termes de transport sont au cœur de cette région.

En ce moment, les médias locaux matraquent sur les problèmes de mobilité autour de la métropole de Bordeaux. Sans doute pour faire un tremplin à Juppé qui, dans une interview dans le journal Sud Ouest, pointe la nécessité de la mise en 3 voies de la rocade.

Pour lui, il n'y a qu'une solution : confier à la SCA sous forme d'adossé, dispositif qui consiste à confier au concessionnaire le soin d'investir et de réaliser les travaux en contrepartie du rallongement de sa concession et d'une augmentation du prix des péages.

Il semble que la CGT a besoin de s'exprimer sur le sujet et d'informer la population sur ce dispositif qui dilapide l'argent public pour enrichir les actionnaires des SCA.

Tout comme nous avons besoin de travailler avec nos collègues sur le danger d'un nouveau transfert de compétences puisqu'à terme Juppé revendique la compétence de la rocade une fois les travaux réalisés. Cela va engendrer des nouveaux transferts de personnels vers les collectivités territoriales (métropole) de Bordeaux, le transport urbain de voyageurs.

L'UIT devient une nécessité pour permettre l'expression de la CGT, un travail considérable a déjà été réalisé, nous devons nous employer à le renforcer.

Je reviens sur la nécessité de mettre des camarades à disposition mais aussi de les former et je tiens à rappeler la formation UIT qui se déroule sur 2 sessions et qui est un outil formidable permettant aux camarades d'appréhender les problèmes de transport, d'infrastructures et de construire leurs revendications tant au niveau local que national.

### Jean-Christophe GOSSART FD Cheminots

Sur la Bourgogne Franche-Comté, la convention TER est en cours de renouvellement. Au menu des orientations :

- Ouverture à la concurrence Trains sans contrôleurs
- Maintenance du matériel transférer au privé
- Suppression d'arrêts
- Suppression de guichets

En gros, déshumanisation des gares et des trains entraînant un service public en dégradation pour les usagers.

Au CESER du 28/3, nous avons réussi à faire voter pour un avis défavorable sur ces orientations ce qui, dans l'environnement et la représentativité du CESER, n'est pas rien !

Preuve en est que lorsque l'on joue collectif, on peut faire bouger les lignes.

Dans ce cadre, l'UIT est un bon outil, il demande à vivre mais doit reposer que sur un collectif de camarades.

Pour autant, l'UIT comme le CESER, n'est qu'un outil. Sur la convention TER, ce sujet dépasse largement les cheminots, notamment sur l'aspect aménagement du territoire. Il mérite convergence et rapport de forces qu'il nous faut construire.

### Olivier MOUGEOT FD Equipement-Environnement

#### Convergence des luttes dans le secteur des transports

Le constat est globalement partagé sur tous les pans du secteur des transports.

La privatisation concerne d'une manière ou d'une autre toutes les fédérations de l'UIT.

Pour combattre avec le plus d'efficacité, il est indispensable de mettre en place une situation favorisant la convergence des actions sur tous les secteurs.

### Sébastien GASC FD Cheminots

Sur la question d'un monopole public, le financement est venu dans les débats.

Le monopole, en soi, ne permet pas de sortir de la logique de marché. Au contraire, il sous-tend le marché en cela qu'il assoie une entreprise, fut-elle publique, en partie dominante par rapport à d'autres.

Cela a été dit, dans son rapport, par Dominique : en soi, l'état stratège n'est pas une réponse suffisante.

Aujourd'hui, la SNCF est une entreprise 100% publique.

Nous ne pouvons pas dire pour autant que l'Etat stratège, la Direction de l'entreprise soient à l'œuvre pour mener une politique qui permette le développement du service public ferroviaire et la réponse aux besoins exprimés par les usagers.

La force de notre proposition sur le pôle public de transport repose sur l'Etat, sur l'intervention et la réappropriation collective usager/salarié des politiques de transports et de leur gratuité.

Propriété publique ne veut pas dire appropriation collective et démocratie, en somme.

Sur le financement, il nous faut nous réapproprier la proposition CGT de réformer la fiscalité.

Une écotaxe locale et régionale ne peut pas à elle seule répondre aux objectifs d'une réforme de la fiscalité.

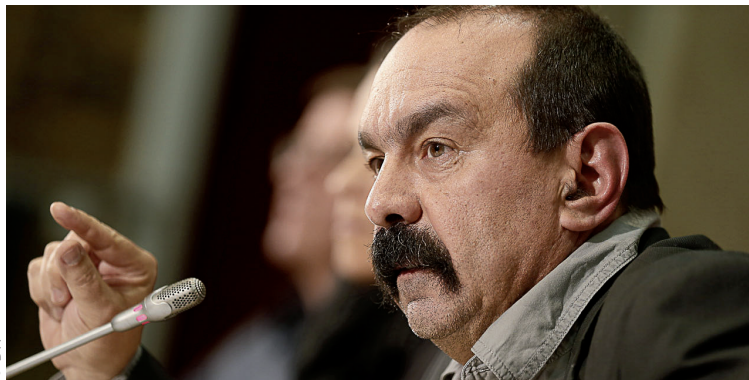
D'ailleurs cela peut apparaître comme un choix politique qui peut être compensé par des subventions publiques directes. Ce qui est déjà à l'œuvre sur les modes de transports pas toujours des plus vertueux écologiquement.

L'UIT a engagé depuis plusieurs bulletins une réflexion sur la TICPE, quel accord doit être creusé collectivement

## FIN DU DEBAT



## Intervention de Philippe Martinez (extraits)



### Quelques mots à partir de la situation dans laquelle on est, essayer d'avancer quelques idées en lien avec la conférence UIT.

On a besoin plus que jamais de travailler de façon un peu plus efficace dans notre CGT, l'idée qu'on porte un autre projet de société. Je dis ça parce qu'on est depuis longtemps maître en la matière sur l'idée d'expliquer au quotidien avec les salariés sur la situation, les attaques contre le monde du travail, comment on va se faire manger et on voit bien qu'aujourd'hui, plus que jamais, la question des alternatives est posée. D'un point de vue syndical, on a une responsabilité à mettre en avant les nombreuses propositions qu'elles soient sociales ou économiques de la CGT avec les salariés, les travailleurs en général mais plus globalement les citoyens.

C'est en lien avec ce que vous débattiez parce que je sais que depuis 3 jours, vous avez débattu sur ces questions là avec l'idée que la question des transports quel qu'il soit, c'est véritablement un enjeu de société dans lequel la CGT a de multiples propositions.

Conforter l'idée de la place de l'UIT dans la CGT que ce soit au niveau confédéral, mais, et je m'en félicite, également au niveau territorial. L'évolution des statuts et la réflexion que vous avez eu ces 2 dernières séances est complètement en phase avec ce qu'on a discuté au CCN par exemple, sur le rôle et la place des territoires et, plus particulièrement, des régions dans l'activité interprofessionnelle de la CGT. Expliquer les différentes réformes territoriales mises en œuvre par les gouvernements successifs, quels sont les enjeux sur les territoires pour le développement économique, social et, évidemment, sur la question des transports.

L'UIT c'est aussi, alors évidemment, pour les fédérations qui en sont membres, une bonne passerelle me semble-t-il avec un certains nombres de projets revendicatifs de la CGT. On ne peut pas concevoir, par exemple, le débat sur l'industrie qui est porté sur plusieurs années qu'on a essayé de redynamiser en début d'année avec les assises. Industrie et transports c'est forcément lié et pas uniquement sur les matériels que les uns et les autres vous utilisez mais c'est aussi dans une logique de transport de passagers et de marchandises.

Evidemment, il y a la question des services publics. Le livret et la campagne service public qui sont lancés depuis la rentrée sont au cœur. Il faut continuer à le porter et à en débattre auprès des salariés et des usagers parce que, au-delà des slogans, il y a du contenu. Comment on donne du corps et du sens à notre proposition de pôle public de transport et donc de la question des services publics. On a un débat dans la CGT sur « Qu'est ce que les services publics » et je pense que vous avez un rôle important pour alimenter ce débat.

Le service public c'est pas que la fonction publique, c'est des services publics au service des citoyens dans de nombreux domaines, les transports en font partie mais on pourrait citer l'énergie voire les banques, etc...

Une question qui traverse la société, celle des enjeux environnementaux et de ce point de vue, on entend beaucoup de bêtises de la part du patronat et du gouvernement, sans vraiment qu'il y aient des vrais débats sur leurs responsabilités.

Un sujet que l'UIT devraient mieux traiter, c'est la question du travail. Evidemment, ça concerne les salariés des différentes entreprises de transports et ça concerne aussi les autres. De ce point de vue là, on est pas assez percutant. L'enjeu des transports c'est essentiel en lien avec l'organisation du travail. Le fait que le transport ferroviaire de marchandises baisse, c'est l'organisation du travail qui se dégrade pour tous, et ça fait 30 ans que ça dure.

Comment être en capacité de faire le lien entre enjeux de transport et conséquences sur l'organisation du travail, sur la flexibilité au travail, etc... Je vais vous citer 2 exemples que j'aime citer sans forcément que ça déclenche des réactions. Dans l'industrie quand on a supprimé le transport ferroviaire de marchandises, on a accrue la flexibilité du travail. Au nom du stock « 0 », et bien les horaires et l'organisation du travail, elles sont dépendantes de tous les aléas du transport, notamment du transport routier avec les conséquences sur l'environnement, bien évidemment, mais surtout les conséquences sur les horaires de train. Et puis, l'augmentation du trafic routier, il est de plus en plus courant dans les accords du temps de travail, dans de nombreuses entreprises de l'industrie, de prévoir des séances de travail en plus, en général le samedi voire le dimanche, pour palier à des problèmes de stock. On en parle rarement de ça.

On peut aussi évoquer le transport des usagers, des salariés. Ça fait mauvais genre d'être à une réunion et puis de dire à 16h30 je quitte la réunion parce que j'ai un train à prendre. Je trouve que ces questions là qui sont très concrètes, pour les salariés et les citoyens en général, on ne les aborde pas assez. Et bien, ce qui fait qu'aujourd'hui, quand je travaillais à Boulogne-Billancourt, et alors c'était une usine qui était formidable, on pouvait y aller en métro, en train; on pouvait y aller en bateau. Et puis les marchandises, les voitures, elles partaient en bateau.

Quand a déménagé à Guyancourt, un endroit magnifique dans les Yvelines mais perdu, ils avaient calculé 3 heures tous les matins pour que tout le monde rentre et 3 heures tous les soirs pour que tout le monde sorte. D'où la justification, si vous partez un peu plus tard du boulot, il y aura moins de bouchons. Je trouve que ces questions là, il faut les appré-

hender dans l'activité et dans l'idée à quoi ça sert le service public, pourquoi il faut des transports multiples et variés au service des citoyens, je trouve que ces questions là, on les traite pas suffisamment dans nos expressions et dans notre activité. Et là, on fait bien le lien entre les questions économiques et les questions sociales. Quand le patronat nous dit qu'il faut plus de flexibilité, on a des propositions pour dire on peut faire autrement.

Autre aspect, celui de la question de l'égalité et du maillage territorial en matière de transport qui est essentiel. On se félicite de pouvoir relier de grandes métropoles, dans un temps record, et puis il y a des citoyens qui habitent à quelques kilomètres de la métropole et qui mettent plus de temps pour aller où ils doivent aller quand on vient de Paris pour aller à Bordeaux, par exemple.

Si elle est essentielle, il faut continuer à le dire et le faire car on est bien sur la notion de service public. Il y a besoin de travailler encore plus sur ces questions là. Alors, ça pose la question de notre organisation et de la déclinaison mais vous l'avez évoqué, j'en ai parlé, de nos organisations et de nos structures au plus près des réalités des territoires, et évidemment, ce n'est pas la peine que je vous le dise, puisqu'on a eu un débat là-dessus, c'est que les professions et forcément l'UIT soit plus que jamais représentée et pas que dans l'institution, en termes de démarche revendicative dans les régions. Il faut arrêter d'en discuter, il faut le faire. La priorité de notre activité, c'est notre lien aux salariés, notre lien aux citoyens. Je pense que chacun, chacune d'entre nous dans nos plans de travail, dans notre façon de bosser on doit être en capacité de se dire si ça c'est ma priorité, et bien je met toute mon énergie en œuvre pour que cette priorité voit le jour.

Je sais qu'il y a des choses qui ont débuté, des initiatives qui commencent. Je pense que, par exemple, autour de l'industrie, il y a beaucoup de projets industriels en territoire qu'on essaye de faire sortir de nos murs, il y a besoin que l'UIT, parce que la question des transports est posée avec l'industrie, qu'il participe à l'élaboration, à la construction de ces projets. Je crois qu'il y en a, j'ai vu la liste, je ne les ai pas comptés, il y en a un certain nombre, pratiquement sur toutes les régions, comment les camarades de l'UIT s'investissent autour de ces projets industriels à partir de ce que j'ai dit.

Je vous le dis, c'est pas de la méthode CAUET, la CGT a la côte à condition qu'on puisse la toucher. Notre problème, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de travailleurs qui peuvent toucher la CGT. On vient d'avoir un sondage, sondage qu'on fait tous les ans, sur l'image qu'ont les salariés des syndicats. Les salariés en général considèrent à 50 % que les syndicats sont utiles. 50 % c'est déjà pas mal, sachant qu'à une autre question, on a posé la question des salariés qui ont des syndicats dans leur boîte, on monte à 63 %. Evidemment, la CGT est la première des organisations syndicales en matière de côte de popularité, pour prendre des termes qui sont un peu à la mode.

Vous voyez bien, que quand on connaît la CGT, c'est pas la même chose que quand on la connaît pas. Je vous dis ça, ce n'est pas pour s'auto congratuler, c'est pour montrer les efforts que l'on a à faire, et dans le domaine des transports, il y a quand même beaucoup d'entreprises où la CGT n'est pas présente. Notre premier souci, là aussi, en matière d'organisation, c'est évidemment de conforter la place de la CGT dans les endroits où elle est présente, en prenant en compte

la diversité des catégories, parce qu'on peut être présent dans une boîte mais oublier la moitié du personnel, et en même temps, ne pas hésiter à aller à la rencontre des salariés qui trop souvent nous attendent.

C'est ce qui fait qu'on recule sur la représentativité, nous sommes encore trop absents sur des élections professionnelles dans des entreprises. Pourtant là où nous sommes présents, on se porte globalement bien dans la dernière période. Et donc, je veux insister là-dessus, on a besoin d'une CGT encore plus ouverte vers la société. Une CGT qui va vers les salariés et pas une CGT qui attend les salariés parce qu'ils ont un problème, on frappe à la porte du local en disant « j'ai un problème... », je veux vraiment insister là-dessus. Je pense que c'est essentiel.

Toutes les expériences et vous en avez certainement aussi, nous montrent que dès que l'on va à la rencontre des salariés, on fait des choses qu'on imaginait pas. Ça doit être une de nos priorités. Evidemment, en matière de transport, quand on dit aller vers les salariés, c'est pas uniquement les salariés qu'on côtoie dans nos entreprises, c'est aussi les usagers. Les expériences que font les cheminots avec les associations d'usagers, voilà le style de démarche qu'il faudrait avoir beaucoup plus régulièrement. Montrer la CGT telle qu'elle est, et pas celle qu'on nous impose. J'aime bien la théorie, mais aussi la pratique pour voir si notre théorie est bonne.

J'ai fait une expérience, hier, j'étais invité dans une université privée à Bordeaux, c'est 12.000 € par an le droit d'inscription, alors en plus ils m'ont expliqué que quand ils veulent faire des petites réunions entre eux, ils louent leur salle. C'est une école de cadres commerciaux, c'est pas des ingénieurs d'industrie, ce sont des cadres. J'ai fait 2 heures de débat dans une salle où il y avait 300 étudiants. Ils posent des questions très intelligentes, ces futurs jeunes cadres dynamiques qu'on pourrait cataloguer comme des adversaires, ils m'ont parlé de transports, la gratuité des transports, par exemple. Ils m'ont dit que c'était plus facile de faire Paris-Bordeaux que Bordeaux-Blaye en transport public.

Si on raisonne, comme on essaye de nous formater comme les paroles de notre président de la République où les jeunes rêvent de créer des start-up, de devenir milliardaires, et bien la CGT ne va pas débattre avec ceux qui ont le profil de start-upeurs nés de futurs milliardaires. Je vous cite cet exemple là mais des exemples comme ça, sans aller dans des universités privées, on peut en avoir tous les jours. La question qui nous est posée, c'est comment on a une CGT qui sort un peu de ses murs et montre vraiment son vrai visage. A mon avis, on pourra reprendre un slogan « La CGT, l'essayer c'est l'adopter ! ». Sauf, qu'il n'y a pas encore assez de citoyens, de travailleurs qui ont l'opportunité de l'essayer. Voilà, en quelques mots ce que je voulais vous dire.

Ca me fait juste la transition, c'est pour saluer le travail qu'a fait Dominique, évidemment mais tu sais que j'ai encore un petit peu de boulot pour toi, ne prépare pas tout de suite tes valises et les tongs. Il y a encore besoin de ton expérience dans les prochains jours, mais en tout cas saluer ton dynamisme qui permet qu'aujourd'hui on en arrive à une UIT qui gagne à être connue, qui n'est pas quelque chose d'obscur dans la CGT mais qui est bien au service de toute la CGT et bien entendu souhaiter bonne chance à Frédéric.



© Pascale Lalys

## Intervention de Dominique LAUNAY

Cher-e-s Camarades,

Rassurez-vous, je ne vais pas refaire un rapport et non plus les conclusions. Mais, à ce moment de la Conférence, je voulais dire quelques mots sur cette magnifique expérience que j'ai vécue avec vous tous pendant ces 6 ans et demi comme Secrétaire Général de notre outil UIT.

Si, pour moi, une page se tourne, aujourd'hui ; je vais être là encore quelques mois –étant à la retraite en avril- et donc poursuivre le travail engagé confédéralement et l'action autour des assises de la mobilité, animant le groupe de travail CGT en lien étroit –bien-sûr- avec l'UIT et sa nouvelle direction.

A ce sujet, nous venons d'élire une nouvelle direction et je me félicite que les fédérations constituantes de l'UIT aient entendu et répondu à la nécessité de renforcer l'outil national que sont le Bureau et son Secrétariat car, dans la dernière période et depuis le départ de notre Camarade Gérard Le Briquer –qui n'a pas été remplacé- et les soucis de santé rencontrés par mon camarade et ami Titi ( je suis très heureux que, tranquillement, sa santé s'améliore et nous prenons soin de lui), l'activité de cette fin de mandat aura, tout de même, été très dense voire plus.

Ce Secrétariat renforcé va permettre à Frédéric, que je félicite pour cette nouvelle responsabilité et que je connais particulièrement bien, de prendre la Direction dans des conditions plus favorables et lui permettra de répondre aux attentes et besoins grandissants de ce travail convergent, tant au niveau national que dans les territoires.

Comme je m'y suis engagé, je vais durant les quelques mois qui me séparent de mon passage de salarié actif à celui de retraité, je vais aider Frédéric et la nouvelle direction en fonction de leurs attentes et besoins afin que cette transition se fasse dans les meilleures conditions.

D'ailleurs, vous aurez l'occasion d'entendre parler de moi, de mes sollicitations et, dans le même mouvement, répondre aux vôtres dans le cadre de ces «Assises de la mobilité », mais surtout des suites revendicatives –sous toutes ses formes- que nous aurons à construire ensemble dans une démarche confédérée, tant au plan national que dans tous les territoires, dans la proximité et en travaillant également avec les associations et autres ONG.

A l'instant, je parlais de transition. Je dois dire que lorsque je suis arrivé à l'UIT, j'ai eu la chance d'avoir à mes côtés un camarade que je veux saluer et remercier, c'est mon ami Gérard Le Briquer.

Gérard, un puits de connaissances, une disponibilité et un travailleur acharné qui, dans un collectif, est un apport incommensurable. Et, avec cela, une extrême sympathie. Je voulais vraiment, Gérard, te remercier pour tout ce que tu as apporté à l'UIT ! On peut l'applaudir !!

Mais, la CGT, l'UIT, c'est avant tout un collectif, un travail effectué ensemble, avec 5 Fédérations, des territoires, des collectifs et pôles confédéraux et d'autres secteurs professionnels.

Le travail avec les Fédérations UIT est essentiel et c'est pourquoi je remercie les Directions Fédérales et leurs secrétaires généraux : Laurent BRUN qui a remplacé Gilbert GARREL, Fabrice MICHAUD qui a remplacé Jérôme VERITE, Nicolas BAILLE, Michel LE CAVORZIN et mon Capitaine (Pardon, Jean-Philippe CHATEIL).

Je voudrai remercier Gilbert GARREL qui était parmi nous mardi, pour son attachement, son engagement et son apport à l'UIT qui m'aura bien aidé.

A mon arrivée à l'UIT, j'ai découvert des secteurs que je ne connaissais pas ou peu, comme les routes, les voies navigables, l'aérien, certains secteurs du transport routier et le monde maritime.

A ce sujet, j'ai vite été dans le bain avec un conflit dur à SEA-FRANCE, avec Marc SAGOT et toute son équipe. Cela crée des liens qu'on n'oublie pas.

Mais, le travail, la vie de l'UIT se fait aussi avec les difficultés que rencontrent certaines de nos fédérations.

Je pense à la FNST qui a connu des moments difficiles et je me félicite que, depuis plusieurs mois, les choses évoluent positivement : fruit d'un travail volontaire et collectif, ce qui est de bonne augure pour son prochain Congrès en Avril à DIJON, et je souhaite plein succès à tous les camarades de la FNSM et bien-sûr à Fabrice.

Je sais également que la situation est complexe à la FNEE et, là aussi, j'espère que les choses vont aller vers une issue gagnante pour la CGT, ses militants et les salariés car –on l'a vu dans les débats – nous avons besoin de cette fédération et de tout ce qu'elle apporte dans le travail convergent de l'UIT.

Je sais, la CGT est faite de femmes et d'hommes avec leurs personnalités, leurs différences mais aussi leur intelligence et quand cette richesse se met à œuvrer ensemble, elle renverse les barricades.

Oui, plus que jamais, et sans renier et minimiser le nécessaire débat d'idées, nous avons besoin d'une CGT rassemblée, unie.

Car, si demain, toutes les organisations de la CGT, tous ses syndicats et militants se mettent en mouvement, le monarque de l'Elysée et le fils du père au MEDEF vont trembler. C'est, bien-sûr, valable pour notre champs UIT si nous voulons arriver à un mouvement de grande ampleur.

Le travail UIT est aussi interpro.

Je me souviens, à mon arrivée à l'UIT en 2011, avoir vu débarquer dans mon bureau un camarade de la métallurgie pour que l'on travaille ensemble sur les enjeux de l'industrie ferroviaire. C'était mon ami, Bernard DEVERT, qui nous rejoindra car il est à un rassemblement Alstom.

Et allait, ensuite, s'engager un travail commun avec la FD des Métaux qui débouchera sur une grande initiative nationale rassemblant des militants des entreprises de l'industrie ferroviaire et de la maintenance dans les entreprises publiques SNCF et RATP

Une démarche qui allait trouver une suite en Ile-de-France mais aussi avec des rencontres en territoires comme à Belfort, Sommain etc... Un dossier, ô combien d'actualité aujourd'hui.

L'UIT a été impliquée fortement dans les débats sur la transition énergétique où j'ai eu le plaisir de connaître et de militer aux côtés de Marie-Claire CAILLETAUD, que je salue ce matin. Un travail qui allait se poursuivre dans les conférences environnementales et qui se poursuit dans le cadre des assises de la mobilité et du CNTE.

Oui, à l'UIT, on a cette chance de travailler avec beaucoup d'organisations de la CGT, comme le pôle territoire avec B.BOUVIER et D. GALLET, comme le pôle Economie avec Nasser MANSOURI et Denis DURAND.

Quelle richesse aussi toutes ces rencontres dans les territoires, avec les Comités Régionaux, les UIT territoriales et je dois dire que, collectivement, nous avons passé un cap qu'il nous faut poursuivre.

Oui, une tâche prenante mais tellement passionnante et enrichissante !

Je voudrai terminer en saluant toute l'équipe du secrétariat sortante, Isabelle, Thierry, Sébastien, Guy, Jacky, Michel, Jean-Philippe qui ont vraiment contribué à la réussite de notre activité et de cette conférence.

Je ne peux oublier Brigitte, la Secrétaire des marins, et qui officie aussi pour l'UIT, et qui ne ménage pas son temps pour répondre à nos demandes et a contribué, elle aussi, au bon déroulement de nos travaux. Merci Brigitte.

A toutes et tous, merci pour votre engagement et tout votre apport à l'UIT.

Bon vent et pleine réussite à notre UIT et à sa nouvelle direction.

Vive notre grande et belle CGT !



## Conclusions aux travaux de la 11<sup>e</sup> conférence

### Frédéric Le Merrer - Secrétaire Général



© Pascale Lalys

Cher-e-s Camarades,

Nous arrivons au terme de notre 11<sup>e</sup> conférence de l'UIT. La richesse des interventions, le contenu, les analyses, le partage des expériences et le niveau de participation, durant ces trois jours de débats, ont fait sa réussite. Les ambitions que nous nous sommes fixées, la feuille de route que nous avons arrêtée, nécessiteront l'implication de l'ensemble de nos organisations pour conquérir les légitimes revendications que nous avons démocratiquement arrêtées pendant 3 jours.

Je voudrais, pour commencer, remercier celles et ceux qui ont permis cette réussite ainsi que le bon déroulement de nos travaux durant ces trois jours, particulièrement Brigitte et Fany. Brigitte est la secrétaire administrative de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes et elle assure également le secrétariat de l'Union Interfédéral des Transports. Fany de la fédération CGT des Cheminots. Les fédérations pour leurs concours précieux et nos camarades de la RATP et des Cheminots qui ont eu à gérer -entre autres- l'intendance durant les pauses. L'organisation, nous le savons, concourt pour une grande part à la réussite de nos travaux. Nous pouvons remercier tous ces camarades pour leur engagement par nos applaudissements.

Je voudrais également souligner l'engagement de l'équipe sortante de l'UIT qui a œuvré à l'écriture du document préparatoire et à la préparation de la Conférence, notamment dans les territoires, dans une actualité sociale intense, par le développement des luttes et du déroulement des assises de la mobilité.

Permettez que je réserve un message particulier à Dominique Launay à la fin de ce rapport...

A travers le monde, pas un peuple n'est pas en souffrance. Le capitalisme mondialisé capte l'ensemble des richesses, se sert et laisse la misère aux vivants. Bien entendu, cette image peut paraître déformée selon les continents, mais elle reflète l'idée ultime des possédants. Ne sommes-nous pas confrontés à de terribles déplacements humains fuyant guerre et misère ! Le précepte « vivre et travailler au pays » n'est pas du seul apanage des salariés de notre pays. Personne ne prend plaisir à fuir sa terre et sa famille au péril de sa vie. Le secteur des transports est malheureusement aux premières loges de ces drames humains.

Je tiens d'ailleurs à saluer ici le courrier de nos camarades marins ainsi que celui des cheminots au précédent gouvernement de Hollande sur le sort insupportable réservé à ceux qui fuient les guerres et la misère !

Combien de morts vont charrier nos océans sur les plages d'Europe. Pour ceux qui réussissent à s'extraire de ses flots tumultueux dans des embarcations de fortune, combien de routiers sont confrontés à ces passagers se dissimulant dans des remorques, prêts à risquer à nouveau leur vie pour rejoindre l'Angleterre, combien de cheminots et de salariés du secteur aérien sont confrontés à la découverte de corps dans les trains d'atterrissage ou dans les installations électrique des trains ! Personne ne peut nier l'évidence dans la responsabilité de la puissance de l'argent. Ne pas évoquer, auprès des salariés, ces raisons et leurs conséquences, l'absence de réponses politiques, peut conduire les peuples à élire des candidats réactionnaires, de l'extrême droite. Vous avez d'ailleurs été plusieurs à y faire référence.

A ce propos, nous ne pouvons que vous inviter à participer au colloque organisé par la CGT, le 14 décembre prochain, sur cette question.

Diviser pour régner. Faire croire qu'il n'y a plus d'argent dans les caisses parce qu'il y aurait trop de dépenses est le sport favori des libéraux et de leurs serviteurs pour conduire leur politique antisociale. Nous ne pouvons nous y résoudre. C'est pourtant ce que proclame Macron en répétant à l'envie avoir été élu pour les réformes qu'il préconise, et non contre l'extrême-droite. Il entend déréglementer, par ordonnances, un peu plus le droit au travail dans la poursuite des lois El Khomri. Il entend baisser les subventions et les dotations publiques versées aux collectivités, etc...

Les salariés relevant du champ des fédérations qui composent notre UIT sont pleinement impactés par cette politique de désengagement de l'Etat et par ces ordonnances. Transfert de responsabilités des compétences aux collectivités territoriales sans les moyens, ce sont des pressions qui sont exercées indirectement pour abaisser les conditions sociales des salariés du secteur. C'est également moins de moyens pour les représentants des salariés notamment avec l'une des dispositions de ces ordonnances, la création des CSE (Comité Sociale et Economique) et donc moins de protections pour l'ensemble des salariés .../...

.../...D'ailleurs, les salariés sont majoritairement conscients du contexte. Pas un sondage d'opinion n'est favorable à la politique de Macron. Les derniers résultats des élections professionnelles dans les entreprises montrent, le plus souvent, un regain pour la démarche et le vote CGT alors même que tout est fait pour éloigner les salariés de notre syndicalisme. Ce qu'il manque encore, c'est le champ du possible.

Partout dans nos entreprises, nos territoires ou même encore sur la scène internationale des salariés luttent et obtiennent même des acquis.

Faisons-le connaître autour de nous au travers de nos divers supports de communication, afin de montrer qu'une autre voie est possible et que la lutte conduite démocratiquement permet de faire bouger les lignes.

Cette stratégie s'imbrique pleinement dans notre démarche UIT qui consiste à faire vivre les convergences et les coopérations utiles en permanence, de bâtir les mises en cohérence et d'agir ensemble dans les domaines transverses qui nous sont communs.

Dominique évoquait dans son rapport, l'intérêt que porte le patronat pour dominer la maîtrise Transport. Et pour cause, elle lui est essentielle pour conduire sa logique capitaliste et continuer à ne pas payer le juste coût du transport, s'agissant notamment des coûts externes tel que l'infrastructure,

les congestions des routes, les maladies et l'accidentologie et les enjeux environnementaux, climatiques.

Chacun s'accorde, par exemple, à reconnaître que l'état des routes s'est fortement dégradé ces 10 dernières années, reconnu même par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. Parallèlement à cette dégradation, les moyens financiers ont diminué, les effectifs ont chuté et le niveau de sécurité s'est dégradé conduisant à une hausse de l'accidentologie. Ce rapport met également en cause les Sociétés Concessionnaires d'Auto-routes sur leur défaut d'entretien qui pourtant amasse des profits colossaux, leurs chiffres d'affaire augmentant de plus de 20% chaque année.

La hausse du transport de marchandises et de voyageurs routiers participe à cette dégradation des routes. A titre d'exemple, un poids lourd c'est égal à 1 million de voitures.

A contrario, l'Etat a demandé à la SNCF de financer son Réseau, les infrastructures grande-vitesse et le TGV, ce qui a obligé la SNCF à s'endetter en fond propre. Un système qui convient bien à l'Etat et aux Banques. Pour l'un, il se désengage de sa responsabilité -même si la directive « 91440 » prévoyait la reprise de la dette des opérateurs historiques par les Etats membres- et pour l'autre, les banques, c'est l'opportunité d'une rente bien juteuse.../...

.../...Ce n'est pas prêt de s'arrêter car la loi du 04 août 2014 prévoit que le système ferroviaire s'autofinancerait au travers des péages qui seraient collectés auprès des opérateurs ferroviaires. Il est illusoire de penser ainsi, alors même que les parties prenantes sont inquiètes de l'évolution des péages et donc dans ce cadre de leur modèle économiques.

Il nous faut donc des leviers d'interventions, essentiels pour éluder ces enjeux, afin de vérifier le coût du transport des différents modes et la capacité d'orienter ensuite les meilleurs choix de transport en ayant l'ambition du sens commun et de l'intérêt général.

Les enjeux climatiques et environnementaux doivent être appréhendés autrement qu'ils ne le sont actuellement. Il ne s'agit pas que les représentants des Nations versent des larmes de crocodiles lors des différentes COP, plan climat, etc., de juger l'attitude des américains et de leur président Trump qui s'assoie sur les accords de Paris, affirmant même que les différents rapports conduisant à un réchauffement de la planète à cause de l'activité humaine ne sont que pure affabulation, et que l'Etat français affirme conduire une politique allant dans le sens de l'écologie. Les GES (Gaz à effet de serre) repartent à la hausse et la route en est le 1er responsable. Les déséquilibres modaux se creusent de plus en plus au détriment du rail et du fluvial qui, eux, sont à la baisse à contre-courant des objectifs affichés au grenelle de l'environnement qui pourtant déclarait : le fret ferroviaire, fluvial et le cabotage maritime, d'intérêt général. Les transports sont traités de façon marginale dans le plan climat, présenté par le ministre Hulot, ainsi que dans les assises de la mobilité qui n'abordent la question des transports que du côté des partages excluant de fait la question des infrastructures de son organisation et de son financement et de sa planification.

On mesure l'antagonisme qu'il y a entre les intérêts du capital et l'intérêt général en matière sociale et environnementale.

La récente déclaration des 15000 scientifiques de 184 pays différents à travers le monde affirme l'urgence de changer nos comportements. L'humanité se voit aujourd'hui adresser, après la 1<sup>ère</sup> il y a 25 ans, d'une seconde mise en garde motivée par ces inquiétantes tendances.

Notre secteur, celui des transports dominés par le capital en porte une grande responsabilité dans la dégradation de la planète, de par ses choix tournés sur des modes qui lui permettent de ne pas payer le juste prix, en organisant le dumping social dans un secteur libéralisé et ne se souciant pas des questions environnementales.

Et notre proposition CGT d'un Pôle Public de Transport de Marchandises et de Voyageurs dont nous avons débattue, lors de notre conférence, permet de clarifier notre positionnement revendicatif. Elle doit devenir notre boussole au même titre que la CGT lance la campagne des Services Publics, auprès des salariés, des usagers et des politiques.

Nos débats ont été riches, et montrent, s'il était besoin, que nous devons nous approprier cette revendication. Plusieurs camarades sont intervenus sur les questions de financement, d'articulation entre ce qui relève du national et/ou des territoires, sur la forme que doit prendre l'appropriation collective et la démocratie essentielle aux choix en matière de politique de transport. Autant de sujets légitimes qui sont déjà déclinés dans les différentes fiches repères confédérales que ce soit celle sur les services publics, sur le pôle public financier et la réforme de la fiscalité que bien évidemment celle concernant le droit aux transports.

Notre proposition consiste bien à proposer une nouvelle fiche confédérale qui définisse le pôle public de transport.

S'il appartient au CCN à partir de nos travaux de finaliser cette proposition, vous comprendrez cher-e-s camarades, que les débats concernant la fiscalité, le service public au sens large ne relèvent pas à proprement parler du champ de notre UIT même s'ils restent ouverts, bien entendu, au niveau confédéral.

Nous proposerons un dossier spécial dans un prochain bulletin de l'UIT qui permettra de synthétiser les revendications existantes dans les repères confédéraux qui viennent compléter et préciser notre proposition du pôle public de transport, tout en développant les propositions qui existent dans les repères des fédérations qui composent l'UIT. Nous continuerons de travailler et de porter cette proposition en lien avec la campagne confédérale pour des services publics partout et pour tous!

Mais le plus gros travail qui nous attend c'est bien l'appropriation par l'ensemble des camarades du secteur et l'ensemble des salariés qu'il nous faut conduire dans le nouveau mandat qui s'ouvre. En effet, notre ambition doit être que cette proposition alimente et enrichisse partout les cahiers revendicatifs de nos structures.

Je le répète, mais la Maitrise publique du secteur des transports et de la logistique ainsi qu'une réelle démocratisation des lieux de décisions, c'est une nécessité ! Avoir une maitrise publique des transports, c'est avoir une politique cohérente en matière d'aménagement du territoire qui allie le tissu économique et industriel, la localisation des lieux de production avec les lieux de vie, de travail, social et culturel. Elle doit permettre la mise en commun de nos forces productives soucieuses de l'intérêt général, d'utiliser la création de la richesse pour le bien collectif en total opposition avec l'organisation actuelle des transports,.

En l'espèce, ce pôle public par exemple dénoncerait le projet du Charles de Gaulle Express d'un coût de 2 à 3 milliards d'euros qui ne sera pas accessible au porteur du Pass Navi-

go et ne répond absolument pas aux besoins de transport du quotidien. Un exemple de gouvernance qu'aurait ce pôle public.

Nous aurons besoin de l'ensemble des modes de transports, c'est une évidence, mais la chaîne de production doit s'articuler non pas dans une démarche de compétitivité qui, elle, génère du dumping, mais bien autour de la multi modalité en évaluant les besoins de transport et leur pertinence à répondre aux différents enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Le transport est tellement sous tarifé que les délocalisations des produits manufacturés et des industries ne leurs sont pas un frein. Ce qui, au demeurant, précarise encore l'ensemble des salariés vidant les territoires de toutes activités économiques.

Pour ces raisons, le juste coût des transports sera un axe prioritaire de ce nouveau mandat.

Il semble bien que les politiques publiques à propos du financement des infrastructures ferroviaires, fluviales, routières, portuaires et aéroportuaire se tournent à nouveau sur une politique de renoncement pourtant utile au développement économique et social. Pour cause, la politique de MACRON ne consiste pas en la recherche de nouvelles recettes fiscales, mais consiste à réduire les dépenses publiques.

La CGT formule des propositions qui sont de nature à financer ces infrastructures utiles à tous, comme l'arrêt des cadeaux aux entreprises, le CICE, les exonérations des cotisations sociales parce qu'aucune de ces mesures n'ont démontré leur efficacité pour éradiquer le chômage, mais nous proposons aussi l'élargissement du versement transport dès le 1<sup>er</sup> salarié, la renationalisation des autoroutes, une réforme fiscale, le droit à l'emprunt directement auprès des banques centrales et non auprès des organismes bancaires, la création d'un pôle public financier, etc. Je vous renvoie au document préparatoire à cette conférence ou encore au cahier de l'acteur CGT contribution de notre organisation dans le cadre des assises de la mobilité. A ce propos, il ne vous aura pas échappé que ces assises n'évoque pas les modes de transports ferré, fluvial, l'aérien, ni les ports qui sont ou seront traités à part..., vous avez été plusieurs à le souligner.

Privatisation, absence d'investissement, transfert de responsabilité, désengagement de l'Etat sur le réseau capillaire ferroviaire seraient les options sur lesquelles se tourne aujourd'hui MACRON. La nocivité des Partenariats Public/Privé (PPP) ou encore des concessions n'apportent -quand à elle- également aucune solution tournée vers l'intérêt général. Par contre, elles permettent de verser de juteuse rente, garantie par l'Etat, sur des durées pouvant aller à 40 ans.

Ce désengagement de l'Etat condamne les contribuables, les usagers à payer la note, comme le propose d'ailleurs PECRESSE, Présidente de la Région IDF et du STIF lors de la présentation des orientations budgétaires pour 2018 mais seulement pour le 93 et le 94 creusant encore plus les inégalités et l'absence de solidarités sur un même territoire de compétence.

L'Etat qui détient 50,6% des capitaux d'Aéroport de Paris et qui veut s'en désengager en poussant encore sa privatisation constituerait à nouveau une régression sociale sans pareil. Il s'agit, là encore, de préserver les intérêts nationaux en matière de transport aérien et de développement de ses infrastructures. Le développement des trafics pour les prochaines décennies nécessitera un développement des capa-

cités aéroportuaires. ADP joue un rôle considérable dans l'aménagement du territoire et son poids économique dans la région IDF est majeur. C'est l'affaire de tous que de porter les exigences de maîtrise publique d'ADP et de dire non à la poursuite de sa privatisation.

Pas une seule entreprise publique ne vit aujourd'hui sans la menace de la privatisation et de l'ouverture au marché. Comme si le marché était plus vertueux. Nous n'avons aucun exemple d'entreprise privé philanthropique. Elles ont toutes pour ambition de dégager des marges pour alimenter les actionnaires. Par conséquent, leur démarche intervient sur deux leviers : la mise en concurrence des salariés entre eux ; en somme le dumping social et le financement des infrastructures par la puissance publique. Ni la SNCF, ni la RATP ne se cachent sur ces ambitions. L'ensemble des nouvelles lignes qui vont naître dans le cadre du Grand Paris seraient exploitées avec des salariés non plus sous statut de ces entreprises historiques mais sous statut de droit privé, à l'image, à la SNCF de Transkeo qui exploite la ligne T11.

Nous pourrions aussi évoquer le cas des BUS MACRON qui vont continuer à perdre des dizaines de millions d'euros en 2017. OUIBUS filiale 100% du Groupe SNCF devrait perdre 35 millions en 2017 après avoir perdu 45 millions en 2016. Qui finance le reste, si ce n'est l'argent public au travers de la SNCF.

Cette politique Low cost se fait au détriment des conditions sociales des personnels et des conditions de transports des usagers en matière notamment des conditions de confort, de consistance et de sécurité, elle ne se préoccupe pas des questions environnementales et pas un secteur des transports n'y échappe.

Cette dérèglementation à l'échelle européenne pousse même les états membres à exclure, de l'accord portant sur les travailleurs détachés les routiers, même si l'appréciation de cet accord par la CGT est négative, à juste titre car il n'est pas appliqué les cotisations sociales du pays concerné pour le travailleur détaché. Ils continuent par conséquent à subir de plein fouet le dumping social. L'inquiétant paquet mobilité va encore aggraver les conditions de travail des chauffeurs. Ajoutons à cela le développement des Véhicules Utilitaires Léger de Marchandises, les fameux 20 m2, ou ceux de livraison de colis qui fleurissent partout le long des routes et qui eux n'ont aucun contrôle des règles de repos et de conduite, nous ne sommes plus bien loin des forçats de la route.

Cette loi de la jungle se fait au détriment du pavillon français routier qui suit une baisse de trafic au même rythme que celui du mode ferré. Ce qui démontre bien le lien qu'il y a entre une maîtrise publique du transport lorsque celle-ci se tourne sur des règles privilégiant l'intérêt général et le choix de la SNCF d'abandonner il y a dix ans le Fret ferroviaire qui en porte cette conséquence. En effet, une meilleure maîtrise publique de la chaîne de production régule les transports de bout en bout et au final, le secteur routier a une meilleure prévisibilité des charges à transporter, étant sur le territoire national.

Face à cette politique de dérèglementation et de régression sociale dictée par la finance, mais, mise en œuvre par l'Europe et les Etats membres, nous devons avoir syndicalement une meilleure approche et une meilleure visibilité de ce qui se fait dans chacun des pays. Quelle politique des Grand Groupes de transport en France et celle qui expatrie leur activité en Europe ? Quelles actions engagées par les salariés de chaque pays ? Nous devons mieux nous en préoccuper au

regard des politiques de dumping social qui s'opèrent entre les salariés d'un même pays, mais aussi entre salariés de chaque Etat membre de l'UE.

La CGT propose aussi la constitution de Groupe de travail au sein d'ETF portant sur des thèmes comme la rémunération et sa composition, les conditions de travail et la réglementation du travail, l'hygiène et la sécurité ainsi que les structures de contrôle qui existent, la protection sociale dans toute sa dimension et la protection des filières nationales.

Ces données, si nous en gagnons l'idée et sa réalisation concrète au sein d'ETF seraient de véritables catalyseurs à l'action revendicative pour gagner des droits nouveaux et ainsi éviter la mise en concurrence des salariés. Le progrès social respectueux de l'avenir de la planète devant être la règle d'or de la CGT et du syndicalisme européen.

Comment ne pas évoquer les nécessaires liens entre les transports et l'industrie sur la double dimension : évolutions des techniques, recherche et développement des matériels et besoins de transport industriels.

Nous ne pouvons qu'avoir de l'inquiétude sur notre indépendance et l'avenir de notre industrie au regard de la vente de notre savoir et de notre patrimoine envers la navale avec STX et les chantiers de St Nazaire et le ferroviaire avec Alstom. Assurément, l'emploi sera encore la variable d'ajustement et il y a fort à parier que des disparitions d'activité sont à prévoir. La perte de compétence et de maîtrise nous conduirait demain à ne plus être en capacité de répondre aux besoins de transports collectifs de voyageurs et de marchandises.

Par ailleurs, il est nécessaire d'organiser l'industrie dans une logique d'économie circulaire. C'est-à-dire, favoriser les circuits courts afin de rapprocher les lieux de production des lieux de vie et d'utilisation et penser, dès la politique de recherche, à celle de la production, à celle de recyclage et de démantèlement. Alstom semble maîtriser la technique de train à l'hydrogène mais elle expérimente sa technique en Allemagne. Comment ne pas y voir un lien de causalité avec le rapprochement avec Siemens. L'Etat souhaite développer la filière Bus électrique mais aucun constructeur en France ne maîtrise pleinement la technique des batteries, secteur dominé par la Chine, le Japon et la Corée qui représente plus de 90% de la production mondiale. Safran, dans le secteur aérien semble être sur une technique d'un mix électrique et hydrogène pour ne plus avoir usage au kérosène lors des roulages sur les parcours d'approche des aéroports et sur les pistes. Nous pourrions y ajouter, comme cela a été évoqué lors de nos débats, la capacité de réaliser des navires à double coque et à propulsion à hydrogène. Comment, nous à la CGT, nous réfléchissons à ces nouvelles technologies et quelle appropriation nous avons sur les points forts et les points faibles de ces projets.

A propos de la filière navale, les assises de l'économie de la mer qui viennent de se dérouler au Havre n'ont malheureusement abouti à encore rien de concret, hormis le fait que le gouvernement utilise encore la même stratégie de rapport avec la création de deux missions qui devront rendre compte de leurs travaux pour juin 2018. L'une portera sur les ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris. L'autre portera sur l'axe Méditerranée, Rhône, Saône à partir du port de Marseille. Pas plus, pas moins. Vous avez été nombreux à soumettre des propositions sur l'ensemble des façades maritimes mais comment avançons-nous ensemble sur ces propositions. Nous avons des propositions pour préserver cette filière afin de sécuriser les navires et les rendre moins polluants. Il nous



faut dorénavant passer de la recherche à la production et la France peut et doit y contribuer

Le lien Transport/Industrie est bien structurant et il sera nécessaire de continuer le travail de l'UIT déjà engagé, au coté du collectif confédéral industrie.

Un domaine qui prend une ampleur importante dans la vie économique et sociale du quotidien est celui du digitale et du numérique. D'ailleurs le capital ne s'y trompe pas et engage une politique de développement sans précédent. Dans bien des cas, les entreprises utilisent ces nouvelles technologies, non pas pour améliorer les conditions de travail des salariés mais s'inscrivent bien dans une logique de productivité accrue, robotisant l'humain jusqu'à son extrême, voire en le supprimant dans le cadre de l'automatisation de la conduite par exemple ou, dans le secteur de la vente et de la distribution en supprimant la notion de vente physique. Les situations connues dans la vente et dans le secteur de la logistique et de la distribution des derniers kilomètres nous le rappellent aisément.

L'autre aspect du numérique largement utilisé dans le domaine des transports est celui du partage des données. Si l'idée peut paraître séduisante, encore faut-il que ces nouvelles technologies puissent être accessibles par tous et là se pose la fracture du numérique entre les territoires. Cela nécessite un accès, un abonnement, du matériel et une maîtrise de l'outil, ce qui est loin d'être le cas pour de nombreuses personnes. Ensuite, il faut veiller à la finalité de cet outil. Or, à ce jour, le partage des données ne s'inscrit pas dans une démarche vertueuse qui consisterait à proposer une offre de bout en bout tout en préservant des conditions de transports respectueux des enjeux sociaux et environnementaux. Il s'inscrit dans une logique de prix bas, conduisant à une politique de bas-coût et de concurrence des salariés par un abaissement des standards sociaux. Nous avons besoin de progresser dans ces domaines au sein de la CGT et l'UIT s'attachera à participer au groupe de travail numérique.

Le secteur de la logistique est souvent dominé par des grands groupes. Leur politique pourrait alors s'inscrire dans une logique de complémentarité entre les modes en ayant à l'esprit l'intérêt général. Or leur logique demeure la baisse des coûts. Ils s'éloignent alors des installations situées en métropole souvent embranchées avec le ferroviaire vers des plates formes logistique au milieu de nulle part, exige des pouvoirs publics un financement du raccordement de leur installation au réseau routiers, conduisant généralement à une hausse des coûts externes. Nous devons examiner l'ensemble de ces paramètres afin d'évaluer les conséquences qu'elles représentent pour la collectivité.

La question des moyens dont nous disposons, des lieux d'interpellations des pouvoirs publics et des lieux de décisions dans nos territoires nécessitent un engagement de toutes nos orgas en proximité.

Vous l'avez tous souligné, plusieurs lois sont venues modifier en profondeur les schémas que nous connaissions jusqu'à présent avec plusieurs niveaux de compétences et un renforcement des prérogatives de la région et de l'intercommunalité. Les lois MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) et NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) redéfinissent les compétences transports des collectivités.

Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) est élaboré

avec les diverses AOM (Autorités Organisatrice de la Mobilité) qui fixe des règles le rendant prescriptif au sein d'une planification régionale des Infrastructures et de Transport. En clair, les pouvoirs politiques peuvent mettre en œuvre sur leur territoire plusieurs types de réseaux correspondant à des niveaux sociaux différents non plus sur une logique de service public mais celle de la logique du capital.

L'importance, dans ce contexte, d'avoir une démarche CGT coordonnée dans les territoires se relève impérieuse. Même si la CGT est opposée à ces réformes, nous ne pouvons rester en dehors des enjeux, afin de définir à partir des réalités concrètes des propositions sur le développement de l'offre de Transports et de son financement. Nous avons besoin d'unifier par exemple le niveau du versement transport sur chaque territoire afin de conserver l'atout de l'égalité de traitement sur l'ensemble des territoires, y compris les territoires ultramarins.

L'outil UIT en territoire est mis en place au sein des UD avec les fédérations adhérentes en concertation avec elle et des collectifs UIT animés par les Comités Régionaux. Il sera nécessaire que les fédérations adhérentes identifient en territoire, les correspondants. Vous avez été plusieurs à souligner dans les interventions, les difficultés auxquelles vous étiez confrontés pour aboutir à des axes de travail CGT qui se transforment en propositions portées par tous.

Ce n'est pas une structure en plus, il ne faut pas l'appréhender ainsi, c'est bien l'idée de débattre, de décider et de faire vivre nos propositions, à l'échelle d'un territoire en cohérence avec nos orientations fédérales et confédérales. Vous avez été nombreux à faire part d'ailleurs des démarches engagées sur des projets alternatifs soucieux de l'intérêt général, les faire connaître auprès des syndiqués et plus largement aux salariés, aux usagers et aux politiques afin de gagner le champ du possible qu'agir ensemble on peut faire bouger les lignes.

Cette démarche doit aussi nous conduire à renforcer notre syndicalisme afin d'avoir une CGT forte qui compte dans les débats et les décisions. La CGT c'est nous, alors plus nous serons nombreux à la composer, plus nous aurons de moyens à tisser notre déploiement pour gagner. En l'espèce, vous avez été plusieurs à évoquer des situations de désert syndical dans des entreprises de transport. Si l'UIT a bien un rôle à jouer pour renforcer notre syndicalisme, il est également du ressort de nos UL et UD, dans les territoires, d'engager une démarche de représentation de la CGT dans ces entreprises qui doit se traduire par des plans de travail concret de déploiement et de parrainage, en nous appuyant sur nos syndicats du secteur, mais pas seulement. La question du renforcement est essentielle pour amplifier notre rapport de force nécessaire à la gagne.

La volonté d'apporter des modifications à nos statuts qui prévoient que les animateurs UIT désignés en territoire par le comité régional participent à deux bureaux de l'UIT par an démontre, s'il en était, l'importance des territoires et de l'activité qui y est développée par notre CGT et nos fédérations.

La nécessité de faire vivre les convergences et les coopérations entre nous doit nous conduire à faire émerger les consciences des salariés de notre secteur, mais plus largement l'ensemble des salariés de l'interpro, sur la nécessité de plus de démocratie dans les lieux de décisions institutionnelles, dans la réponse aux besoins dans le sens de l'intérêt général. Pour appuyer cette démarche, l'outil UIT s'est dotée d'une formation spécifique utile. Pour 2018, les prochaines

sessions se dérouleront du 04 au 06 avril et du 22 au 26 octobre 2018. Je ne peux que vous encourager à vous y inscrire en vous rapprochant de vos FD respectifs et pour ceux du champ interprofessionnel, de la confédération.

La démarche revendicative de la fédération CGT des cheminots en s'adressant directement aux usagers avec le journal « la vraie info » sous un format type journal gratuit diffusé à 500000 exemplaires, une rencontre des associations d'usagers au travers d'un colloque national réunissant 120 acteurs, puis parce qu'on ne pourra pas faire sans eux un livret « plan d'urgence ferroviaire » appuyé d'une pétition s'adressant aux cheminots sur l'ensemble des enjeux auquel ils sont confrontés, si nous le portons ensemble, en lien avec nos UL, nos UD et notre UIT, alors cette démarche doit nous permettre de faire grandir le rapport de force.../...

.../...Dans une période où les services publics, tous les services publics sont menacés, n'hésitons pas à nous adresser aussi aux usagers sous des formes les plus diverses. La question des transports est essentielle dans la vie des salariés et représente une dépense importante des ménages. Re-situer les responsabilités politiques auprès des élus, ensemble, salariés et usagers est une force qui doit compter.

Et dans une période où on nous confisque la décision, on remet en cause nos conquies sociaux, nous devons regagner la bataille des idées que nous conteste le capital.

L'appel de la conférence en est une illustration. Les urgences auxquelles nous sommes confrontés qui sont contenues dans les lois El Khomri et les ordonnances Macron, la remise en cause des droits des salariés, des accords d'entreprise et des CCN, la remise en cause du droit de grève, nécessitent l'intervention des salariés en proximité, dans les entreprises dans une démarche convergente et coordonnée.

En nous appuyant sur les conflits qui existent déjà, sur les cahiers revendicatifs, en travaillant à l'ancrage local, régional, en s'inscrivant dans la démarche confédéral, mais aussi en s'inscrivant dans les démarches de nos fédérations à par-

tir des enjeux professionnels, nous participerons à l'élévation du rapport de forces et à la prise de conscience.

Ces conclusions se font l'écho de vos interventions durant nos travaux.

Cher-e- camarades,

En ayant bien conscience d'avoir été incomplet dans mon propos, en n'ayant pas repris toutes les interventions -ce qui ne veut pas dire qu'elles ne sont pas prises en compte- au cours de ces 3 jours, vous avez validé une feuille de route pour la nouvelle direction de l'UIT que vous venez d'élire et qui va s'évertuer à tenir les engagements et objectifs.

Pour autant, votre participation au quotidien dans la recherche permanente des convergences d'intérêt et dans la construction revendicative sera essentielle.

Dominique, comme promis plus haut, permets-moi de m'attarder un instant pour te rendre hommage... encore une fois merci pour tout ce que tu as donné à la CGT et à son UIT. Tu n'en a pas complètement terminé avec l'UIT car tu termines de conduire le dossier des assises de la mobilité jusqu'à son terme mais, aussi, ton aide sera précieuse dans cette passation de responsabilité.

Naturellement, au nom de tous et en mon nom personnel, je souhaite Dominique, te remercier pour l'engagement total que tu as consacré au fait syndical, à la CGT et à son UIT durant ces 7 dernières années de par ton implication, ton dynamisme et l'impulsion que tu as su donner. La prise en compte de l'UIT dans notre démarche de construction revendicative, le souci permanent de notre organisation, cette volonté de proximité dans les territoires, de démocratie et de recherche du rassemblement face aux enjeux économiques, industriels, sociaux et environnementaux, a pris une nouvelle dimension.

Merci à toi Dominique, merci à vous tous pour ces travaux

Bon courage à tous, bon retour et vive la CGT !



© Pascale Lalys

## Présentation, débat et appel de la conférence (voir bulletin UIT n°93)

### Résultat vote sur modification statuts

- Unanimité moins 1 abstention

### Présentation et résultat du vote sur l'évolution du bureau et du secrétariat

- Unanimité

### Présentation et résultat du vote le secrétaire général

- Frédéric Le Merrer est élu à l'unanimité

## GLOSSAIRE

SCA :	Société Concessionnaire d'Autoroute	OSP :	Obligation de Service Public
CGEDD :	Conseil Général Environnement Développement Durable	CSIR :	Conseil Syndical Interrégional
NOTRe :	Nouvelle Organisation Territoriale de la République	GES :	Gaz à Effet de Serre
MAPTAM :	Modernisation de l'Action Publique des Territoires et d'Affirmation des Métropoles	CEE :	Comité d'Entreprise Européen
EPCI :	Etablissement Public et de Coopération Intercommunale	ITF :	Fédération Internationale des Transports
SEML :	Société d'Economie Mixte Locale	CMA CGM :	Compagnie Maritime d'Affrètement Compagnie Générale Maritime
POLMAR :	Pollution Maritime	MLC :	Convention du Travail Maritime
DFDS :	Compagnie Maritime Danoise	PSC :	Garde Côte Inspecteur Maritime
BAI :	Britanny Ferries	CAP 2022 :	Comité d'Action Publiques 2022
SRADDET :	Schéma Régionale d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires	LGV :	Ligne Grande Vitesse
CESER :	Conseil Economique Social et Environnemental Régional	MTES :	Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
ETF :	Fédération Européenne des Transports	LISEA :	Ligne à Grande Vitesse- Sud Europe Atlantique
CSI :	Confédération syndicale Internationale	TET :	Train d'Equilibre du Territoire
PPP :	Partenariat Public/Privé	TEOM :	Taxe d'enlèvement des ordures ménagères
DGTIM :	Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer	PNC :	Personnel naviguant commercial
AFITF :	Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France	PNT :	Personnel naviguant technique
VNF :	Voies Navigables de France	DGAC :	Direction générale de l'aviation civile
PSE :	Plan de Sauvegarde de l'Emploi	EASA :	Agence européenne de l'aviation civile
EMR :	Energie Marines Renouvelables	CEVA :	Liaison ferroviaire Convention Eaux-vives An-nemasse
		STCW :	Convention internationale sur les normes de formation des gens de la mer, de délivrance des brevets et de veille dans le cadre de l'organisation maritime internationale.

## Direction de l'UIT 11<sup>e</sup> conférence

### Bureau

**Frédéric LE MERRER****(Secrétaire Général UIT)**

Laurent BRUN	(SG Fédération Cheminots)
Fabrice MICHAUD	(SG Fédération des Syndicats de Transports)
Isabelle ROBERT	(co SG Fédération de l'Equipeement/Environnement)
Olivier MOUGEOT	(co SG Fédération de l'Equipeement/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'Equipeement/Environnement CGT**

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

**Secretariat**

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

**IMPRIM'VERT**  
© 2017 - 9557**10-31-1345**