

Edito .....	P 1
Le dossier : Loi Orientation Mobilités .....	P2
Le dossier : Loi Agence nationale routes.....	P4
Le dossier : VNF et Canal Seine Nord .....	P8
Le dossier : Rail .....	P10
Le dossier : Aéroport+assises aérien .....	P12
Le dossier : Gouvernance territoriale TU.....	P13
Industrie .....	P16
Communiqué commun .....	P18
Parole UIT en territoire .....	P19
Action revendicative .....	P22



## Une politique publique au service de l'intérêt général, pas au service du capital



© Pascale Lalys

Frédéric Le Merrer  
Secrétaire général  
de l'UIT

Les inégalités se creusent au fil des années. Selon Oxfam, « l'année dernière, les 10% les plus riches détenaient plus de la moitié des richesses nationales quand 50% les plus pauvres se sont partagés seulement 5% du gâteau... Depuis 2009, sur 100€ de bénéfices, les entreprises du CAC 40 ont en moyenne reversé 67,4€ en dividendes aux actionnaires, 27,3€ réinvestis dans l'entreprise et 5,3€ en primes pour les salariés. » A la lecture de cette étude, Les revendications que portent la CGT sont pleinement justifiées.

Ce n'est pas le travail qui coûte, c'est bien le capital ! La politique de Macron, conduite par le gouvernement et assumé par sa majorité ne fait qu'amplifier le phénomène de déséquilibre économique entre les possédants du capital puis les salariés, les privés d'emplois et les retraités. L'ensemble des mesures prises pour soit disant libérer le travail n'est qu'un coup de pouce complémentaire pour détruire l'ensemble des conquies sociaux protecteurs dans une société de vivre ensemble. Pour la CGT, c'est de plus de service public qui est utile et nécessaire. Des services publics répondant aux besoins et à l'intérêt général.

Les attaques du gouvernement sont purement dogmatiques, la puissance publique serait « incapable de faire face à la situation sociale », il faut donc tout confier au capital. Après celle portées sur le code du travail, suivies celles sur les services publics avec, comme 1er acte, le Pacte ferroviaire que les cheminots combattent

ardement. Le 2<sup>e</sup> acte concerne le projet Action Publique 2022 qui vise les trois Fonctions Publiques (Etat, Territoriale et Hospitalière) en supprimant notamment 120 000 emplois, c'est aussi la privatisation de la Française des jeux, d'ADP ou d'Engie. Le 3<sup>e</sup> acte annoncé serait la réforme des retraites en 2019.

Allons-nous nous laisser plumer ?

Notre secteur, celui des transports est pleinement impacté par cette politique de régression. Les projets de la CGT, celui des cheminots avec « ensemble pour le fer », celui d'ADP, etc. sont des projets qui privilégient la maîtrise publique et s'intègrent pleinement à notre revendication d'un pôle public de transports répondant à l'intérêt général. Pour le capital, ça priorité c'est les dividendes.

Débattons ensemble de nos projets CGT en rencontrant les syndiqués, les salariés, les usagers dans nos entreprises et opposons les aux élus, aux politiques et au patronat. Nos propositions qui sont contenues s'appuient sur des réalités économiques. Leur financement se réalise à partir de la création des richesses. Pas de salariés, pas de richesses, alors créons les conditions des mobilisations

Nos projets CGT sont porteurs de valeurs universelles. Elles sont réalistes économiquement, socialement et répondent aux enjeux environnementaux.

Alors chiche, en avant pour le progrès social, ensemble on va gagner !

# Projet de loi d'orientation des mobilités

## Une opportunité pour l'avenir ou un recule de société ?



Les premiers éléments dont dispose la CGT sur le contenu de la future Loi des mobilités, qui viendra se substituer à la LOTI et qui devrait être présentée aux parlementaires durant l'été, confirment l'analyse que la CGT portait déjà lors des assises de la mobilité qui se sont déroulées le dernier trimestre 2017.

Cet avant-projet de loi est en déconnexion complète avec la réalité et les besoins de transport. Il n'a pour ambition que l'ouverture à la concurrence des opérateurs et des modes de transports, la libéralisation du transport de voyageurs avec en filigrane le dumping social des salariés et non celui de la réponse aux besoins et de l'intérêt général.

**Le 1<sup>er</sup> acte** du gouvernement est le Pacte ferroviaire que les cheminots combattent ardemment. Mais plus généralement, il poursuit et généralise l'ouverture au marché privé pour toutes nouvelles lignes ferroviaires ou urbaines de voyageurs, à l'image de ce qui se trame avec le Grand Paris Express. Dans le secteur aérien, il envisage de se séparer des parts qu'il détient à Air France et à ADP. La finalité consiste à gaver le secteur privé de transports de subvention publique au bénéfice des actionnaires et au détriment des salariés qui verront leurs conditions sociales s'abaisser. L'exemple récent d'Autolib à Paris détenu par Bolloré est criant. Sous couvert que l'activité ne dégage pas de bénéfice, il réclame à la Ville de Paris, la puissance publique, 40 M€ de subventions publiques pour maintenir l'autopartage. C'est le concept capitalistique qui consiste à privatiser les bénéfices et à nationaliser les pertes.

**Le 2<sup>e</sup> acte**, le projet de programmation du financement des infrastructures de Transports (routes, ferroviaire, fluvial, maritimes,...). Alors que le rapport de la commission

« mobilités 21 », produit en 2013, estimait à 245 Mds € soit 10 Mds€/an pour les 25 années à suivre, les besoins d'investissements en infrastructures existantes et nouvelles dans le respect des objectifs de la transition écologique et énergétique, le rapport Duron produit en 2017 évoque 3 scénarios de 48Mds€, 60Mds€ et 80Mds€ pour les 20 années à venir. La piste retenue par ce gouvernement semble celle du médian à 60 Mds€. En clair, exit les ambitions de transition écologique et la réponse aux besoins de transport.

Les projections « d'évolution des besoins de transports à l'horizon 2050 » issues du ministère de l'environnement devraient tous nous alerter. Il y est projeté 86% de hausse d'ici à 2050 avec un quasi maintien des parts modales actuelles (89% pour la route et 11% pour le rail et le fluvial). Qu'advient-il des objectifs inscrits dans la stratégie bas carbone qui consiste à abaisser les émissions de GES pour ralentir le réchauffement de la planète. Quels risques en matière de sécurité, de santé publique de congestion des réseaux générant perte de temps, hausse des consommations et insécurité routière ? Quelle soutenabilité de réseaux déjà saturés sommes-nous prêts à accepter ?

**3<sup>e</sup> acte**, la Loi d'Orientation des Mobilités. Très clairement, le tout routier y est privilégié. Les solutions contenues pour le transport de voyageurs se tournent toutes sur des solutions individuelles d'auto-partage, de digitalisation des données mais jamais de développement des transports collectifs où alors toutes tournées vers des solutions de bus et car. Quant aux transports de marchandises, la priorité serait la route. Si vous voulez des infrastructures

nouvelles ou modernisées, il faudra que l'utilisateur paye une redevance au travers de l'instauration de péage. Création d'un établissement Routes nationales de France, évolution du périmètre de VNF, de la gouvernance des ports maritimes, du balisage, ...

En matière d'énergie, ce qui semble dominer les débats sur l'alternative du moteur thermique et des carburants diesel ou essence sur le long terme serait le moteur électrique pour les voitures particulières et les bus, ainsi que le bio gaz pour le transport routier de marchandises.

Dans ces conditions, il nous est essentiel de connaître les trajectoires industrielles qui se déclinent pour les salariés de notre pays. Quelle politique industrielle en France accompagne cette évolution, avec quelle maîtrise de ces nouvelles technologies ? Quels impacts sociaux et environnementaux ? Quelle gestion des batteries en construction/déconstruction ? Le mix énergétique composé d'ENR sera-t-il calibré pour répondre aux besoins de conversion massive à l'électro-mobilité ? Enfin, des analyses de cycles de vie complètes sont nécessaires pour orienter les décisions à prendre sur les biocarburants liquides ou gazeux de seconde génération.

Les transports alternatifs, tels que le train et le fluvial pour les marchandises, sont peu ou pas abordés. Rien sur les enjeux du Fret, hormis que la route continuera sa domination sur la longue et courte distance. La concurrence du Fret ferroviaire n'a fait que transférer les trains sur les routes, la part modale passant de 17% en 2006 à 10% aujourd'hui. L'annonce de la filialisation de cette activité à la SNCF au sein de la futur holding et la suppression de lignes pouvant atteindre 9000 kms risquent au contraire de poursuivre la spirale du déclin. L'annonce récente de Colas Rail de stopper cette activité le confirmant.

On peut aussi relever l'orientation consistant à ne pas mettre en cause -avant une dizaine d'années- les exonérations fiscales avec remboursement aux entreprises de transport routier de TICPE (1,1 Md€ cette année et 3Md€ en 2022), tout en explorant les pistes d'une très modeste redevance sur les poids lourds de 400 M€/an, ainsi que du déploiement à la carte et au fil de l'eau de nouveaux péages sur les voitures particulières de parties entières de réseaux routiers nationaux, départementaux, urbains et extra urbains.

Cet avant-projet de loi des mobilités s'inscrit pleinement dans la droite ligne de Macron et de son gouvernement de combat qui veut faire la peau aux services publics, aux droits des salariés à l'égalité entre les territoires, privilégiant les métropoles et leurs pôles de compétitivité, en abandonnant les villes moyennes et la ruralité de la capacité à relancer leurs activités économique.

### **La CGT propose la création d'un Pôle Public de Transport des Voyageurs et des Marchandises**

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

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

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

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

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

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

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

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

# Projet de création d'une Agence nationale routes... pour quel objectif ?



## Le constat partagé de la dégradation du réseau routier national non concédé.

La CGT l'a dénoncé depuis longtemps, plusieurs audits (Sénat, 40 millions d'automobilistes, CGEDD...) l'ont confirmé, la dégradation du réseau routier non concédé ne fait que s'accroître.

Le ministre des transports fait état au Sénat d'un audit remis en avril, (pas encore rendu public), qui met en évidence «l'état critique du réseau». «Notre sous-investissement a été manifeste»: 50% des surfaces de chaussées sont à renouveler et près d'un ouvrage sur dix est en mauvais état ». L'exemple de l'ouvrage de Gennevilliers en Ile de France géré par la DIR Ile de France, avec sa pile de pont en train de s'affaisser démontre ce manque d'investissement.

**Le Gouvernement prépare un projet de loi sur les mobilités (LOM)** faisant suite aux Assises de la mobilité conclues en décembre dernier, qui doit se traduire par environ une centaine de mesures opérationnelles, législatives, fiscales puis réglementaires, avec également un projet de loi de programmation de financement des infrastructures de transports pour 20 ans (Fer/Fluvial/Routes/Ports). Parmi les mesures ou objectifs, on peut entre autres relever :

- **Programmation de régénération des Infrastructures routières sur 20 ans,**

- Désenclavement des territoires en régénérant et améliorant les petits axes routiers,
- Développement du covoiturage,
- Développement des véhicules autonomes et des carburants alternatifs,
- Solutions de mobilités innovantes,
- Encadrement des nouveaux modes de mobilité avec le développement des véhicules électriques en adaptant les infrastructures et en interdisant les bus polluants,
- Les mobilités doivent s'adapter aux offres d'emplois des entreprises et celles-ci doivent s'impliquer dans les nouveaux modes de déplacement,
- **Amélioration de l'entretien des infrastructures,**
- **Donner à l'Etat et aux collectivités territoriales les moyens de financer en faisant payer tous les usagers : péages pour les usagers sur tous types d'infrastructures (urbains, ou non, nationales, départementales) et de véhicules (particuliers, camionnettes, poids lourds), taxes affectées aux sociétés de projet...**

Ce projet s'inspire notamment du rapport DURON (Conseil d'Orientation des Infrastructures), du rapport CGEDD sur l'évaluation de la politique publique de gestion du Réseau Routier National non concédé. Parmi les 5 axes principaux pour assurer « une programmation soutenable des infrastructures » figure comme objectif **la création d'un Etablissement Public Routes Nationales de France (EP « RNF »).**

Le projet de loi proposera une stratégie d'ensemble ainsi qu'une programmation de nos infrastructures sur les deux prochaines décennies. Selon la ministre.» Cette programmation devra s'appuyer sur **des ressources financières solides et pérennes**, en privilégiant, chaque fois que c'est possible, **le paiement par l'utilisateur ou par le bénéficiaire final des projets**».

## Un établissement public Route Nationale de France (RNF)

Le 11 avril dernier, la DGITM (*direction générale des infrastructures, des transports et de la mer*), à la demande de la CGT, a présenté aux organisations syndicales des éléments du projet de loi avec notamment le projet d'établissement public Routes Nationales de France.

RNF serait un Etablissement Public qui réunira, en une seule entité, le réseau national concédé et non concédé. Sur le réseau concédé, l'EP devrait avoir les mêmes prérogatives que la DGITM actuellement, c'est-à-dire une simple surveillance. La création de l'EP RNF interviendrait par Ordonnance gouvernementale prévue dans la loi ou directement et devrait être suivie des textes réglementaires d'application pour mise en place début 2020.

Cependant, selon la DGITM, ni la création de l'EP RNF, ni la procédure législative n'ont été arbitrées par le gouvernement. D'autant plus que sur la programmation de régénération des infrastructures, il y a une divergence de 300 à 400 M€/an avec Bercy (ministère du budget). En ce qui concerne les investissements, il est prévu par la DGITM de financer 1Md€/an sur 10 ans concernant les infrastructures routières nationales, ce qui correspond à 400M€/an en plus sur 10 ans par rapport au financement moyen actuel qui est de 600M€/an. Ce montant supplémentaire annoncé par la ministre ne précise pas la part consacrée à l'entretien courant. Part aujourd'hui nettement insuffisante pour une bonne qualité et sécurité des réseaux et ouvrages.

## Comment faire sortir les routes du budget de l'Etat

Le DGITM propose que le budget de l'EP soit constitué de **redevances plutôt que de taxes** :

- 400M€/an de redevances d'usages pour les Poids Lourds par une nouvelle vignette,
- Des ressources affectées à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures Françaises de Transport) sur la régénération du réseau,
- Redevances domaniales de 350 M€/an des SCA (sociétés concessionnaires d'autoroutes)

**Son objectif serait de sortir du budget de l'Etat et du plafonnement des dépenses publiques pour que l'EP soit le plus autonome possible.**

Il évoque le financement par l'utilisateur par l'intermédiaire de péages « free flow » avec des portiques équipés de caméras flashant au laser chaque plaque d'immatriculation, l'utilisateur acquittant ensuite le coût de l'utilisation du réseau, le cas échéant avec un système de bonus/malus selon les heures de passage et le type de véhicule.

La DGITM essaie de rendre son projet attractif en expliquant qu'en ayant recours à des redevances d'usage plutôt qu'à l'impôt ou aux taxes, l'EP RNF disposerait d'une

« autonomie financière permettant de sortir des plafonds d'emplois imposés par le Gouvernement ».

## Un marché de dupes !

**Les citoyens et les usagers ne doivent pas se laisser abuser** par un projet dont l'objectif, louable, consiste à remettre à flots le réseau routier.

Le projet de loi mobilité prévoit de **donner à l'Etat et aux collectivités territoriales les moyens de financer en faisant payer tous les usagers : péages sur tous types d'infrastructures, taxes affectées aux sociétés de projet...** Les nouvelles technologies permettront d'encaisser sans péages physiques sur tous les réseaux (urbains ou non urbains) avec un système bonus malus en fonction du type de véhicule, de sa motorisation, de son émission polluante, de son occupation (covoiturage) et des horaires de circulation (congestion)...

Aujourd'hui, les routes nationales sont financées par les impôts qui proviennent directement du budget de l'Etat et des collectivités locales (contrats de plans Etat-Régions), complétées par les ressources affectées à l'AFIFT sur une partie infime du montant de la TICPE (taxes sur les carburants).

Le projet RNF en s'appuyant sur des ressources issues principalement des redevances d'usage est un moyen de faire payer les usagers de la route.

La fiscalité affectée aux carburants va augmenter : d'ici 2022, la composante carbone de la TICPE doublera de 45 à 86 euros puis visera 600 euros par paliers d'ici 2050, les impôts ne diminueront pas, les marges dégagées vont libérer des fonds publics pour continuer à faire des cadeaux aux entreprises du CAC 40 et à leurs actionnaires.

Pour la CGT, ce projet n'est qu'une **antichambre d'une privatisation** de la gestion d'un patrimoine public. Etablissement public administratif (EPA), industriel et commercial (EPIC) et in fine société anonyme (SA) sous capitaux publics dans un premier temps puis cédés aux capitaux privés dans un second temps. Il s'agit de scénarios préconisés aujourd'hui à la SNCF et qui ont déjà contribué à la privatisation des services publics tels que la Poste ou EDF. C'est une raison fondamentale pour lutter afin de stopper le processus.

Il faut se poser la question : est ce qu'un service public doit répondre aux lois du marché et générer des profits pour le secteur privé ?

**Pour les personnels**, la DGITM se garde bien de préciser le statut juridique de l'établissement public (EPA ou EPIC) ni d'évoquer le statut des personnels. Derrière cela, se cache le programme « Action Publique 2022 » qui prévoit -entre autres- le recours accru à des contractuels remettant en cause la pérennité du statut des fonctionnaires et ouvriers des parcs et ateliers et l'abandon voire la privatisation des missions publiques.

## D'autres solutions existent, ce que propose la CGT :

Il ya urgence à entretenir le patrimoine routier et à stopper une spirale infernale qui conduit à la dégradation des réseaux et ouvrages. La remise à niveau et le développement des infrastructures de transport nécessitent des investissements conséquents, indispensables pour

répondre aux enjeux du 21<sup>e</sup> siècle. En 2013, la Commission Mobilité 21 les avait estimés à 245 milliards d'euros sur 25 ans pour le fer, le fluvial, les ports maritimes et les routes. Ils imposent de changer les orientations gouvernementales et de mettre en place des financements pérennes

### Le véritable coût du transport

En premier lieu, il faut comprendre pourquoi la route se détériore. L'usure, les conditions climatiques sont des facteurs de dégradation, mais le trafic poids lourds est une des raisons principales. En effet, un poids lourd équivaut à des milliers de véhicules légers en termes d'usure. Le transport routier représente 88% du transport de marchandises. Il ne s'agit pas de stigmatiser les chauffeurs routiers et les entreprises de transport mais d'intégrer dans le coût du transport l'usure de l'infrastructure. Faire payer aux camions tous les coûts externes (usure, congestion, polluants atmosphériques...) aurait pour effet de favoriser les circuits courts et de faire diminuer l'émission de gaz à effet de serre.

Les 400 millions annuels prévus sur une redevance poids lourds sont d'un montant dérisoire au regard de tous les coûts externes. En fait, il s'agit d'un alibi pour faire avaler des péages généralisés au fil du temps sur les voitures particulières (VP). Sans en donner les montants prévisionnels pour ne pas faire peur, mais qui représentent un potentiel en milliards d'euros intéressant les majors du BTP aussi bien pour l'exploitation de la route que pour les travaux, en généralisant le modèle des SCA qu'elles contrôlent déjà.

**La CGT pense qu'il y a d'autres moyens pour financer les infrastructures routières et procéder à la régénération des réseaux routiers.**

### Des solutions existent avec notamment :

- **La renationalisation des autoroutes concédées**, le profit généré par les péages, au lieu d'aller dans les poches des actionnaires, pourrait largement contribuer à l'entretien du réseau routier et à développer d'autres modes de transports alternatifs au transport routier, moins émetteurs de gaz à effet de serre
- **L'arrêt des Partenariats Public-Privé** véritable gabegie financière en termes de gestion publique
- **L'affectation des 30 Mds€ annuels de la taxe sur les carburants** (TIPCE, Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pour le financement des infrastructures
- **L'arrêt des remboursements d'exonération de TICPE aux entreprises de transports** (1Md en 2018, 3Mds en 2021)
- **La création d'une vraie redevance nationale sur la circulation des poids lourds (PL) et les camionnettes (VUL) pour assurer un financement sérieux en milliard d'euros.**
- **En créant un Pôle financier public qui reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.** Ce pôle financier agissant comme un organisme bancaire permettrait une politique d'investissement à long terme sans avoir recours aux marchés financiers.

**La CGT revendique un véritable service public routier sous maîtrise publique avec des agents publics sous statut, pour assurer au quotidien l'entretien du patrimoine routier.**

L'Etat se doit alors de réorganiser ses services à partir d'une organisation centralisée et des services déconcentrés avec des niveaux de services adéquats sur tout le territoire. On doit pouvoir s'appuyer sur une logique d'accès et de désenclavement des territoires et de développement multimodal en complémentarité avec les réseaux ferroviaires et fluviaux pour avoir un bon maillage territorial.

### Une direction nationale des infrastructures de transport : DGITM

Par une gestion de l'ensemble du réseau national, la DGITM doit pouvoir :

- Assurer une gouvernance par l'Etat de l'ensemble du réseau routier (national + collectivités),
- Répondre aux besoins d'informations aux usagers
- Avoir une meilleure gestion en cas de crise

### Des services déconcentrés : les Directions interdépartementales des Routes (DIR)

Ces services déconcentrés doivent être réorganisés à partir d'une logique de réseau mais aussi de proximité territoriale par souci d'efficacité et de coûts environnementaux.

**Des services supports** pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien avec :

- Des services maintenance d'ouvrage pour assurer la maîtrise d'ouvrage et piloter les projets routiers neufs
- Un réseau scientifique et technique assuré par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux), le CETU (Centre d'Etudes des Tunnels)...
- Des Parcs routiers avec des ateliers, des magasins des moyens en matériel BTP mutualisés.

**Recrutement des effectifs nécessaires pour garantir un bon niveau de service aux usagers et de bonnes conditions de travail et de sécurité aux personnels d'exploitation.**

L'Etat doit se donner les moyens d'entretenir son réseau par des moyens financiers (voir chapitre ci dessus) et des moyens humains suffisants. Pour la CGT, la gestion et l'entretien du domaine public routier ne peuvent être exercés que par des agents publics sous statuts publics. L'Etat doit stopper sa politique d'austérité absurde avec une baisse dogmatique des emplois publics et procéder à des embauches massives de fonctionnaires et ouvriers d'Etat pour répondre aux besoins du service public routier. Des moyens humains sont impératifs pour l'exercice des missions dans des conditions d'hygiène et de sécurité acceptables mais aussi pour la mise en sécurité des usagers.

Le réseau routier répond à des enjeux économiques, sociaux et environnementaux

Cela ne doit pas être une marchandise source de profits pour le secteur privé mais un service public au service des usagers et des citoyens !

L'agence des routes RNF est un leurre qui vise à faire payer l'utilisateur sans faire baisser la fiscalité

La solution pour entretenir, régénérer et investir sur le réseau :  
Un véritable service public sous maîtrise publique avec des agents public !



# Voies navigables de France

Depuis la création de l'Établissement Public Administratif VNF en 2013, après une courte embellie, la situation se dégrade inéluctablement. Les freins au report d'une partie du fret vers le transport fluvial sont nombreux. Tous les éléments concourant au développement sont impactés. Qu'il s'agisse des investissements, de l'entretien, de l'emploi, et de la gouvernance des grands projets que sont le Canal Seine Nord Europe ou la mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray et Nogent : rien n'est épargné.

Concernant les investissements, les années de 2014 à 2016 ont été relativement prospères. En grande partie grâce aux engagements arrachés lors des négociations préalables à la création de VNF mais également grâce au plan de relance obtenu par la CGT sous la présidence de Sarkozy. Depuis, le financement de l'AFIFT ne suit plus alors que tant le rapport des sénateurs Grignon et Rome (n°724 du 15 juillet 2014) que le dernier rapport de la cour des comptes quantifient les besoins pour seulement maintenir le réseau en état et éviter qu'il ne se dégrade.

## Extrait du rapport sénatorial :

**« Au total, les investissements d'infrastructure nécessaires, hors opérations de développement, pour assurer la sécurité du petit gabarit et maintenir en état le réseau à grand gabarit représentent donc 1165 M€2015 sur la période 2014-2020, soit 167 M€2015/an, dont 18 M€2015 pour le PPP barrages, 44 M€2015 pour la modernisation (grand et petit gabarit) et 105 M€2015 pour le maintien en état du réseau à grand gabarit ainsi que la mise en conformité environnementale du réseau à petit gabarit. »**

Pendant ce temps le recours à un Partenariat Public Privé pour la reconstruction des 29 barrages de la Meuse et de l'Aisne va plomber les finances de VNF durablement. Au final 750 millions d'euros dépensés sur 30 ans soit le double par rapport à une maîtrise d'ouvrage et une mai-

trise d'œuvre interne de VNF. VNF ne maîtrise plus les ouvrages cités avant et soumis aux aléas, puisque un barrage gonflable neuf a cédé en juillet 2017 soit trois mois seulement après sa mise en service. La navigation a été interrompue pendant un mois sur la Meuse et mis en péril le refroidissement de la Centrale Nucléaire de production d'Électricité de Chooz.

Concernant l'entretien du réseau, les moyens tant humains que matériels ou financiers font aussi défaut. Les effectifs baissent d'une année sur l'autre. Entre 2012 et 2018, le nombre de postes a baissé de 20 % environ soit 1000 emplois perdus. A cela s'ajoute le projet stratégique de VNF qui baisse les niveaux de service. En déclassant la majeure partie du linéaire, l'ouverture saisonnière est instaurée. En ramenant le mouillage à 1m60 au lieu de 2m20 le retour du fret sur le petit gabarit, c'est le retour du fret qui est compromis. Ceci permet de laisser les sédiments envahir le réseau et de repousser les dragages à une échéance lointaine. De plus, l'ouverture saisonnière avec la mise en œuvre d'une haute et d'une basse saison justifie le recours massif aux emplois précaires des travailleurs saisonniers.

Les grands projets dont l'emblématique CSNE ont subi bien des vicissitudes. Validé en toute fin de quinquennat par le président Hollande, Edouard Philippe s'est empressé de geler le projet dès son arrivée à la tête du gouvernement d'Emmanuel Macron. Pour sortir de l'impasse et face à la pression des élus de la région Haut de France, le directoire de la société de projet a été confié au président de la région Xavier Bertrand. Une décision politique qui crée un précédent, une région peut désormais assurer la réalisation d'un réseau structurant reléguant l'État au rôle de simple acteur.

En conclusion le chemin à parcourir reste long et difficile tant le choix du tout routier est difficile à remettre en cause par les gouvernements successifs.





# Grands Projets : Le Canal Seine Nord Europe (CSNE)



Les 8 partenaires publics pour financer ce projet que sont l'Europe, la région Hauts de France, la région Ile de France et les départements de l'Oise, la Somme, du Nord et du Pas de Calais ont constitué une société de projet (La SCSNE, la Société du Canal Seine Nord Europe).

Ce montage juridique permet à ces différents acteurs publics de siéger dans une même instance, et de passer directement leurs marchés publics d'études et de travaux. La présidence du conseil de surveillance de cette société, auparavant détenue par un préfet, est depuis octobre 2017

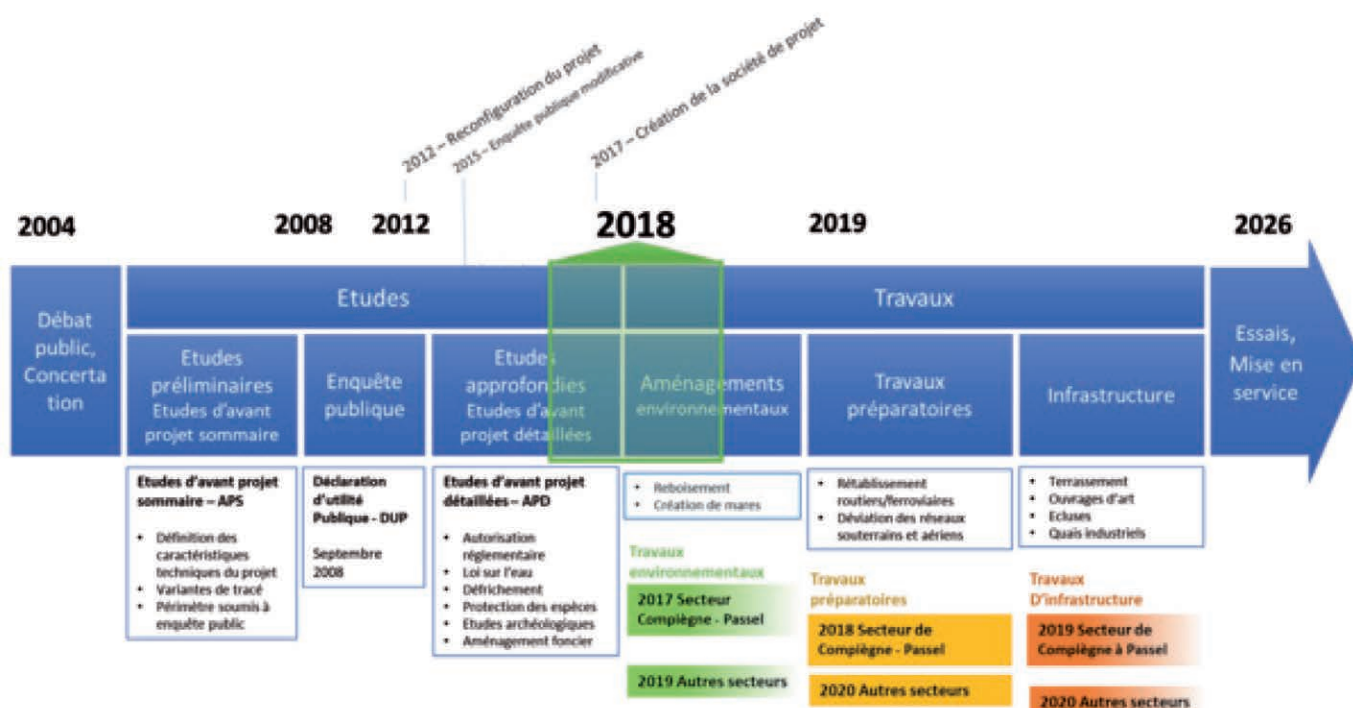
assurée par M. Xavier Bertrand, également président de la région Hauts de France et ancien ministre du travail.

Les coûts estimatifs pour la construction du canal (107km), des 6 écluses, du bassin réservoir, des 61 ouvrages routiers et ferroviaires, de plusieurs plateformes multimodales et du grand pont canal au-dessus de la Somme sont annoncés pour 3 milliards et 262 millions d'euros (aux conditions économiques 2018).

La SCSNE a découpé ce chantier en 6 lots de travaux et vient de lancer ses premiers appels d'offres pour commencer à creuser dans un an... si tout se passe bien.

A la lecture de ces marchés, leur durée en particulier s'étale sur 144 mois, 12 années. Cette donnée est importante pour envisager sur le long terme le suivi de la Démarche Grand Chantier : Emplois, formation, insertion, accueil des salariés. L'expérience de nos camarades de Cherbourg sur un autre grand Chantier, l'EPR de Flamanville 3, nous a appris que dans cette démarche valorisante pour l'emploi il y a aussi des dérives patronales (travailleurs détachés en grand nombre, agence d'intérim exotique, etc.). La vigilance s'impose donc.

Ci-dessous le planning prévisionnel (actualisé en mars 2018-Source SCSNE).



# Pacte ferroviaire gouvernemental ... quelle finalité



© Pascale Lalys

S'appuyant sur les conclusions du rapport de Jean-Cyril Spinetta, le gouvernement a présenté un « nouveau pacte ferroviaire » le 23 février 2018. Le projet de loi habilite le gouvernement à prendre des ordonnances pour traduire dans la loi certaines dispositions du pacte. Le projet de loi comprend deux volets : l'évolution du groupe public ferroviaire et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

Ce « nouveau pacte ferroviaire » s'inscrit dans le projet de future loi d'orientation sur les mobilités annoncées par la ministre des Transports qui impactera l'ensemble du secteur.

Les réformes ferroviaires de 1997 et 2014 d'inspirations libérales, à l'appui des différents paquets ferroviaires, sont parties d'objectifs de traitement des questions financières pour arriver à des usines à gaz dans l'organisation de la production, sans jamais résoudre les problèmes.

De dysfonctionnements en accroissement de la dette, les libéraux poursuivent la même feuille de route de démembrement de l'entreprise publique avec 2 entreprises en 1997, puis 3 en 2014, puis, aujourd'hui, une multitude avec l'ouverture à la concurrence, le tout accompagné d'externalisations, de segmentation interne et autres scléroses de la production.

Le statu quo, c'est de poursuivre dans cette fuite en avant. Par exemple, le rapport Spinetta affirme que "l'ouverture à la concurrence a permis une augmentation des trafics, une amélioration de la qualité de service et une réduction des contributions publiques", ce qui est faux pour le cas de l'Angleterre et très discutable pour les autres.

La CGT a donc décidé de contribuer au débat public en replaçant les éléments dans l'ordre qui nous semble correspondre à l'intérêt général, c'est à dire en partant des besoins des usagers et du pays pour arriver sur les outils pour y répondre, en passant par l'attribution de moyens adaptés.

Pour la CGT, les enjeux sont tout d'abord environnementaux, d'aménagement du territoire et de développement industriel. Par ailleurs, le train est plébiscité par les usagers quand on leur donne les moyens d'y accéder dans des conditions satisfaisantes.

À partir de là, nous constatons que la politique publique n'est pas conforme aux déclarations, puisque le tout roulier est toujours à l'œuvre dans les décisions réglementaires, fiscales ou budgétaires de l'État.

Par exemple, l'infrastructure est financée par la puissance publique à 99 % pour la route contre 40 % pour le ferro-

viaire. Le transport de voyageurs est financé à 66 % pour la route contre 61 % pour le ferroviaire. Et s'il est plus difficile de déterminer ce rapport pour le transport de marchandises, il est certain que le transport routier bénéficie de plus de défiscalisation et avantages divers que le mode ferroviaire. Il y a donc une contradiction majeure entre les déclarations sur le rééquilibrage des modes et les arbitrages budgétaires.

Nous constatons également l'efficacité de l'entreprise publique et le fait que chaque euro investi est déjà très bien utilisé, contrairement aux sous-entendus du Premier ministre, ce que confirme par exemple l'expertise du Boston Consulting Group.

Autre exemple, le bilan de la régionalisation avec une offre qui a augmenté de 20,6 % de 2002 à 2014 et une fréquentation qui a augmenté bien plus fortement à 47,8 %. L'accroissement de l'investissement public crée donc un effet levier important.

Nous constatons en revanche que les expériences de privatisation d'activités ferroviaires sont un échec cuisant : Par exemple, le PPP Tours-Bordeaux aboutit à des péages d'infrastructure exorbitants. Par comparaison, sur la LGV Sud-Est ces péages oscillent entre 10,3 € par train. KM et 20,9 € selon les tronçons, quand ils oscillent entre 22,9 € et 28,5 € sur la LGV Atlantique!

Le surcoût est également confirmé de manière massive dans la sous-traitance de la maintenance de l'infrastructure, des services en gare, ou des services administratifs, l'apothéose revenant à l'ingénierie et aux services informatiques.

Les exemples internationaux n'offrent d'efficacité supplémentaire que lorsqu'ils sont massivement subventionnés. Par exemple l'Allemagne, dont l'entreprise publique a été désendettée, et dont le réseau est en bon état, va consacrer 28 milliards d'euros sur 5 ans à son système ferroviaire, ce qui est 20 % au-dessus du plan annoncé par le Premier ministre français.

D'ailleurs la concurrence n'est pas obligatoire au regard des textes européens, puisque des exceptions sont prévues.

Depuis 1993, l'État a autorisé la SNCF à appliquer d'autres tarifications que celle liée à la distance kilométrique. C'est ainsi que les réservations TGV ont vu leurs tarifs moduler selon les créneaux horaires pour aboutir en 2007 au concept issu du transport aérien de "yield management" amenant les prix à varier en fonction de la demande pour optimiser remplissage et chiffres d'affaires...

Le rapport Spinetta préconise d'augmenter la contribution de l'usager dans le coût du transport... Le rapport Duron, est plus précis et fixe à 50 % la part que devrait payer l'usager, ce qui représenterait une augmentation de 50 à 100 % du prix du billet TER/Transilien!!!

Pourtant le prix moyen du transport ferroviaire en France de 7,80 € pour 100 kms tient largement la comparaison avec la Suisse 28,60 €, ou encore l'Allemagne souvent citée en référence avec 9,09 € pour 100 Kms.

Enfin l'organisation interne de la SNCF, le cloisonnement par activité et par produit, est à l'origine d'une dégradation importante de la qualité de service et de la sécurité des circulations.

Notre rapport «ensemble pour le fer» présente donc des constats un peu différents de ceux des autres rapports. Concernant les objectifs, nous sommes effarés que le Premier ministre ne fasse plus aucune référence à une ambition publique de report modal. Le tout routier se confirme dans cette omission.

**La CGT propose donc un objectif de 25,2 % de part modale ferroviaire dans le transport des marchandises à échéance 2050, contre 12,2 % dans les documents actuels du Ministère.**

Cela suppose un effort considérable puisqu'il faudra passer de 34 milliards de tonnes. KM actuelles à 145,2. Et cela ne permettra que de modérer la croissance routière en volume.

Nous reprenons l'objectif de 25 % dans le transport voyageur de longue distance, mais nous considérons qu'il doit s'appuyer sur les TET et TER, en plus du TGV, contre un scénario gouvernemental qui s'appuie uniquement sur ce dernier.

Si le rapport Duron a été beaucoup moins mis en avant que le rapport Spinetta, ses préconisations et les trois scénarios qui sont envisagés n'en sont pas moins préoccupants. Il laisse présager un nouveau renoncement de l'état du financement des infrastructures ferroviaires en organisant un report massif de ce financement sur les régions.

Ainsi des milliers de kilomètres de voies ont un avenir plus qu'incertain, faute de financement clairement arrêté.

**Pour combattre ce projet libéral, les cheminots poursuivent la lutte pour développer un service public ferroviaire de haut niveau attendu par les usagers. Alors, agissons tous "ensemble pour le FER"!**

# Projet de privatisation d'Aéroports de Paris, un nouveau scandale d'Etat



Dans la conduite de projet ADP, le parallèle avec le processus de privatisation en des sociétés d'autoroute est évident.

En 2006, avec les conseils de son directeur de cabinet Bruno Le Maire, le Premier ministre Dominique De Villepin bradait les autoroutes à des sociétés privées. En 10 ans, les profits de ces sociétés ont augmenté de près de 20% et leurs profits se portent pour le mieux privant l'Etat de recettes substantielles. (<https://www.franceinter.fr/societe/la-tres-rentable-privatisation-des-societes-d-autoroutes>). En 2016, les actionnaires se sont partagés 4,7 milliards € de dividendes (+41,3% par rapport à 2005).

En 2018, le ministre de l'économie et des finances, M. Bruno Le Maire, considère que le meilleur choix pour le gouvernement est de ne pas rester dans certaines entreprises qui ne sont pas stratégiques pour l'Etat.

Et d'annoncer la privatisation d'Aéroports de Paris, 2<sup>e</sup> groupe aéroportuaire européen, fleuron français du transport aérien.

La leçon des autoroutes n'a pas été retenue et les quelques garanties présentées par le ministre ne pèseront pas lourd face à un groupe comme Vinci qui pourrait mettre la main sur Aéroports de Paris et, ainsi, détenir le monopole des aéroports en France et -plus grave encore- la stratégie du transport aérien.

## Pourquoi s'opposer à cette privatisation ?

Entre 2006 et 2016, Aéroports de Paris SA a versé en tout 2 milliards d'euros de dividendes aux actionnaires. Cela représente 65 % du bénéfice net de l'entreprise. A lui seul l'Etat, avec près de 1,1 Milliard d'Euros, a engrangé des recettes non négligeables. Et le rythme de distribution

des dividendes a sérieusement augmenté (en valeur et en pourcentage) depuis l'ouverture du capital. Compte-tenu des perspectives de croissance, ces gains vont doubler dans les 10 prochaines années.

## Aéroports de Paris est stratégique pour notre pays

Les aéroports parisiens sont stratégiques pour le développement économique du pays et pour l'intérêt général. Ils sont un élément déterminant pour la création de richesses et d'emplois en France, pour un aménagement du territoire équilibré. Ils participent également à la sécurité du territoire.

Phénomène unique en France, Aéroports de Paris est propriétaire de ses terrains (6 680 hectares) que l'Etat a cédé à l'entreprise sur la base de sa valorisation au moment de sa transformation en SA. Il convient de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat, et donc des citoyens.

La propriété des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions de service public doit rester sous le contrôle démocratique des citoyens et non pas vendue au rabais à des intérêts privés qui s'empresseront de réaliser d'importantes plus-values, et pourraient les détourner de leur vocation aéronautique.

L'objectif premier des grands groupes privés est de maximiser le profit pour satisfaire les intérêts de leurs gros actionnaires.

### L'attitude de l'Etat doit être mise en cause !

Depuis dix ans, il a de plus en plus privilégié la rentabilité. En voulant privatiser Aéroports de Paris, pourtant si stratégique, le gouvernement veut désormais vendre cette rente à un ou plusieurs grands groupes privés.

Cela fait peser un risque considérable sur des milliers de salariés, sur le développement économique du pays, sur l'avenir et la maîtrise du transport aérien en France, le développement du tourisme et sur l'aménagement du territoire en Ile de France.

**Le projet dont nous avons besoin, c'est de conforter Aéroports de Paris dans ses missions de service public et de renforcer dans sa gestion le rôle des collectivités territoriales afin de défendre nos intérêts économiques, sociaux et environnementaux.**

**Pétition contre la privatisation d'Aéroports de Paris :**  
[www.lacgtadp.com/2018/04/petition-contre-la-privatisation-d-aeroports-de-paris.htm](http://www.lacgtadp.com/2018/04/petition-contre-la-privatisation-d-aeroports-de-paris.htm)

# La gouvernance territoriale dans les transports urbains



Depuis la réforme territoriale issue notamment des lois Notre et MapTam (voir bulletin de l'UIT n°91 de mars 2017) qui a modifié les compétences des collectivités territoriales et vu l'émergence des métropoles, il est nécessaire d'appréhender les conséquences sur l'organisation du transport urbain sur nos territoires. D'autant que la future Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (LOMI) risque encore d'amplifier les conséquences de ces premières lois.

## Des Autorités Organisatrices du Transport (AOT) à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

L'une des principales dispositions contenues dans cette réforme territoriale est la disparition des AOT en AOM. La terminologie, loin de satisfaire à une mode, est d'importance car derrière le terme de mobilité il n'est pas fait référence uniquement au transport collectif de voyageurs et des infrastructures nécessaires mais bien la modifica-

tion profonde de la conception du droit au transport. Il s'agit d'un abandon du transport collectif qui demande des investissements publics importants au profit d'un report de ce droit vers d'autres mobilités pas systématiquement financées par la collectivité (co-voiturage, TAD, vélo-partage, autopartage, plate-forme numérique, ...).

L'exemple d'Avignon représente les prémices de ce type de solution proposée par une collectivité, avec l'objectif de réduire ses dépenses publiques en matière de droit au transport, en fixant une plateforme numérique mettant en relation une offre et une demande de transport dont le financement ne serait pas mis en œuvre par la collectivité. Cela va favoriser également le transport à la demande (VTC, co-voiturage, etc.) avec toute ses conséquences sur les travailleurs et le travail salarié.

Ce n'est pas un hasard si toutes les grandes multinationales du transports français ont énormément investi sur des start-ups afin d'avoir dans leur offre de mobilité tous types de filiales en capacité de répondre aux besoins des nouvelles AOM.

## Disparition du Périmètre des Transports Urbains au profit de la notion de ressort territorial.

Ainsi l'intercommunalité (métropole, communauté d'agglomération, communauté de communes ...) récupère sur son territoire la compétence transport y compris, si elle le souhaite, du transport de marchandises.

Mais la conséquence essentielle est la disparition du Périmètre du Transport Urbain (PTU) au profit de la notion de ressort territorial. Sur le territoire de l'intercommunalité, l'existence du PTU garantissait que le ou les réseaux de transport mis en œuvre était forcément un réseau de transport urbain cela n'est plus le cas.

Sur un même territoire, dorénavant l'AOM peut toujours mettre en œuvre un ou plusieurs réseaux de transport mais cela peut être soit des services de transports urbains soit des services de transports non urbains.

Ce qui définit aujourd'hui un service urbain est déterminé par un décret (n°2015-1610 du 8 décembre 2015) selon plusieurs critères cumulatifs :

- La nature du véhicule utilisé : « tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars »
- L'espacement moyen des arrêts : « inférieur ou égal à 500 mètres »
- L'écart entre la fréquence de passage en heure de point et la fréquence de passage en heure creuse : « inférieur ou égal à 2,5 »

Il est à noter qu'à la différence du PTU qui nécessitait un arrêté préfectoral pour être créé, le ressort territorial n'a besoin d'aucun acte juridique.

Le transport interurbain quant à lui reste de la compétence des Autorités Organisatrices du Transport Interurbain dévolue aujourd'hui à la région.

## Des outils visant à réduire les coûts du transport au détriment du service public et des agents en charge de sa mise en œuvre.

Ces modifications dans la gouvernance des transports urbains en territoire visent essentiellement à doter les collectivités de leviers institutionnels et juridiques pour tenter de diminuer le coût du transport en mettant en concurrence les modes de transports (intermodalité) et les salariés relevant des différents statuts ou conventions (RATP, CCN des Transports Publics Urbains de Voyageurs, CCN du secteur Transport Routier de Voyageurs).

En effet, les collectivités souffrent des politiques d'austérité -de ces dernières années- des différents gouvernements successifs et le versement transport, en l'état actuel, ayant trouvé ses limites pour trouver les financements nécessaires aux besoins de transports de plus en plus grandissants des citoyens. Elles sont donc à la recherche de réductions de coût qui passent inévitablement, dans un secteur où la masse salariale représente 70% des dépenses, par une remise en cause du statut des

salariés et par un transfert du coût du transport sur les usagers (prix du titre de transport, co-voiturage, uberisation du transport, ...).

L'exemple de la ligne de Tram-Train T11 en île de France avec la mise en œuvre d'une entreprise, Transkeo, filiale de la SNCF à travers le groupe Keolis, a permis de diminuer de 30% le coût de l'exploitation mais au détriment de la santé des salariés et de la qualité du service public. La mise en œuvre d'une structure dédiée propre à l'exploitation de la ligne de tramway T9 est une autre illustration des pouvoirs publics de mettre en concurrence les différents statuts des salariés pour réduire les coûts alors que rien, dans les textes, n'obligeait l'autorité organisatrice de l'île de France de le faire (Ile De France Mobilité). S'agissant juste d'un changement de mode de l'actuelle ligne 183, l'EPIC RATP pouvait l'exploiter directement.

## Les réponses CGT à cette mise en concurrence des salariés

Face à ces politiques, la CGT travaille à tout un panel de pistes revendicatives qui s'inscrivent dans une logique, celle du refus de la libéralisation du transport comme une banale marchandise et une réponse à l'intérêt collectif dans le cadre d'un développement humain durable :

- Pour un statut collectif d'un haut niveau social des salariés du transport de voyageurs avec notamment :
  - Un salaire minimum de 1800€ au premier coefficient de la grille de classification ;
  - Un temps légal de travail de 32 heures maximum ;
  - La reconnaissance de la pénibilité de nos métiers par un départ anticipé à la retraite.
- Pour le renforcement de l'obligation d'intégrer des critères sociaux dans les conventions liant les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs en intégrant tout au long du processus la consultation des représentants du personnel en charge de la mission de service public.
- Pour la mise en place d'un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises adossé à un pôle public financier afin de :
  - Mutualiser les moyens, financer et maîtriser les projets de développement des transports reconnus d'intérêt général ;
  - Favoriser une gestion directe des réseaux de transport devant se traduire par un coût moindre pour les usagers et de meilleures conditions sociales pour les salariés.
- Pour une réforme du financement des réseaux de transport de voyageurs pour répondre aux besoins du service public et des besoins sociaux des salariés :
  - Suppression du seuil du nombre de salariés pour l'acquittement du versement transport ainsi que son extension aux régions ; élargissement de son assiette de calcul aux revenus financiers ;
  - Affectation des recettes du stationnement payant et autres taxes liées à la mobilité au financement des réseaux de transports ;
  - Abaissement de la TVA sur les titres de transports à 5,5%.

## Les syndicats mixtes : le cas de la métropole de Lyon

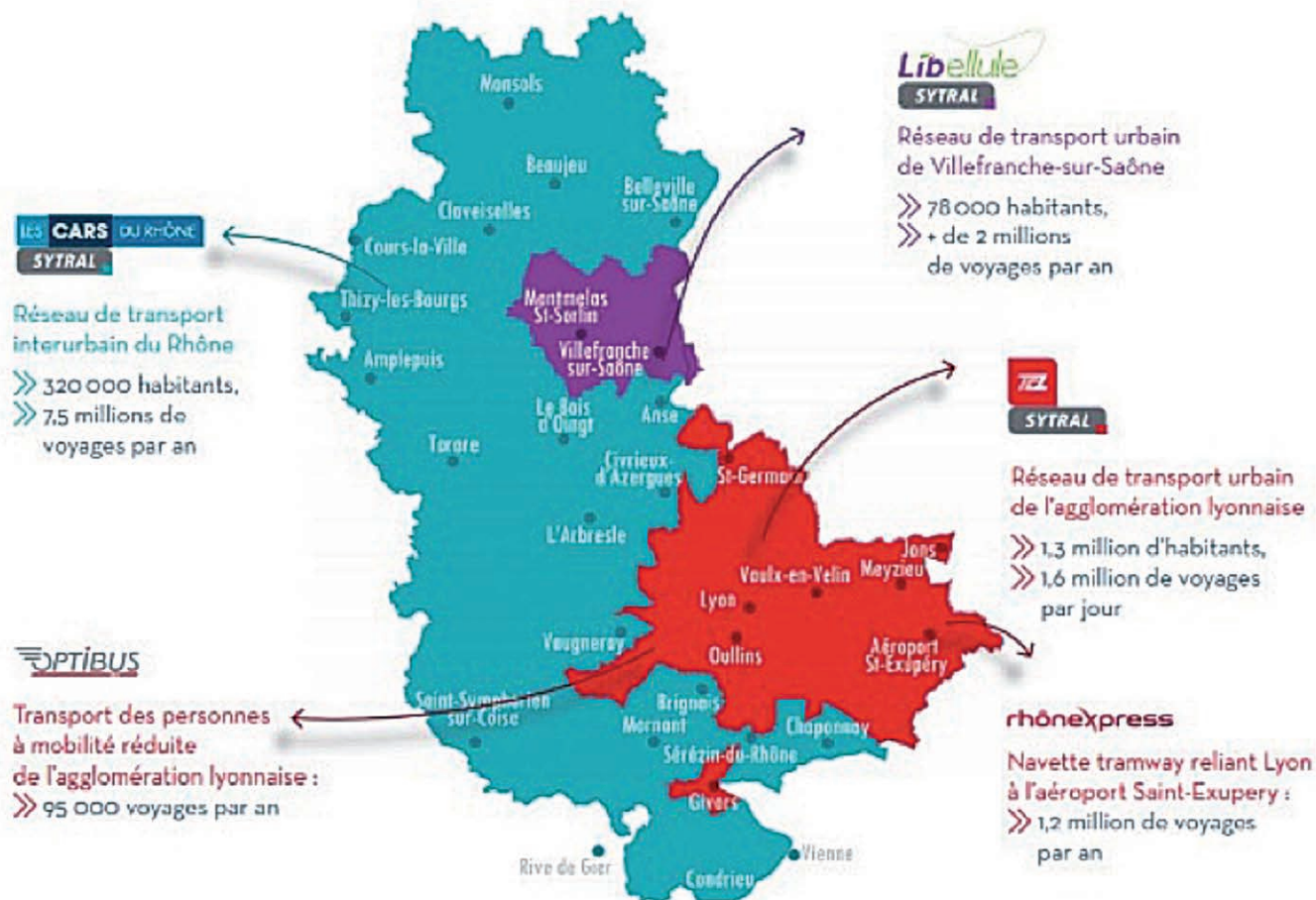
Le syndicat mixte est une structure de coopération entre différentes collectivités de nature différente comme des communes, des pôles métropolitains, des départements, des communautés de commune, etc.

Ces syndicats mixtes, en charge de la compétence transports, posent la question de leur représentation politique puisque les élus y siégeant sont choisis aux seins des collectivités adhérentes et non pas directement par les citoyens. Elles posent un vrai souci de décisions démocratiques en lien avec l'expression des citoyens lors des élections politiques.

Elles répondent toutefois à une ambition : celle d'avoir sur un territoire plus large une réponse plus globale sur la problématique transport. Elle permet en outre de mutualiser les expériences et les compétences.

Ainsi, la métropole de Lyon a délégué sa compétence transport à un syndicat mixte, le Sytral, qui voit également d'autres structures territoriales lui confier sa compétence. Nous nous retrouvons avec une super structure maîtrisant une grande partie de la politique transport sur l'ancien département du Rhône. Cette structure est composée d'élus venant des différentes structures territoriales adhérentes avec une forte pension d'élus de la Métropole de Lyon.

Ces expériences de syndicats mixtes montrent, s'il en fallait, la pertinence d'un pôle public de transports de voyageurs et de marchandises. Cette dernière doterait les pouvoirs publics d'un outil efficace et pertinent permettant une mutualisation des expériences, des compétences, des moyens dans le cadre d'une gestion plus démocratique des politiques de transports et de réponses aux besoins de déplacement des citoyens et des entreprises.



# Transports, services publics, industrie : même logique, même combat !



Pour la CGT, un pays sans industrie est un pays sans avenir. Or, notre industrie est dans un état préoccupant.

Les gouvernements successifs n'ont pas fait les bons choix en la matière. Ils ont laissé les grands groupes dicter leur loi guidée, le plus souvent, par les seuls intérêts financiers à court terme de leurs actionnaires. Cela s'est révélé incompatible avec les besoins à long terme de l'industrie et a conduit à l'affaiblissement de notre tissu industriel. Cela s'est traduit par un manque d'investissement dans la recherche, dans l'appareil productif, dans la formation, une remise en cause du sens et de la finalité du travail, une stagnation des salaires conduisant à la baisse des emplois qualifiés et pérennes. Aujourd'hui, nous n'avons même plus de ministère de l'industrie.

Nous sommes à la croisée des chemins. Si une politique de reprise, en ce domaine, est annoncée, les salariés de General Electric, GMS STX, ASCOMETAL ... ne s'en sont pas encore rendu compte.

L'industrie doit, certes se transformer mais sans renier l'existant. Elle n'est pas réductible à la logique financière et ne l'est pas plus à la seule innovation. La « nation startup » n'est qu'une chimère.

L'originalité de l'avis qui propose une approche systématique et avance des propositions fortes sur l'Europe, le financement, les défis environnementaux et le rôle de l'Etat, est particulièrement pertinente.

La création d'une programmation pluriannuelle de l'industrie ainsi que la mise en place d'une agence nationale pour

une nouvelle culture industrielle nous semblent particulièrement importantes.

La traçabilité des produits assortie de la proposition de doter les normes sociales et environnementales d'une force équivalente aux normes du commerce international constituerait une avancée significative. Les pistes à disposition d'une partie de l'assurance vie et de l'épargne salariale pour financer en particulier les TME PME, ainsi que la création d'un livret industrie et la réorientation de la stratégie de la PBI vont dans le bon sens.

Enfin, la préconisation qui s'attache à mieux protéger nos fleurons industriels dans la guerre économique et particulièrement d'actualité.

Le secteur des Transports est un secteur qui a besoin d'une industrie forte. Répondre aux besoins de déplacements des biens et des personnes dans un contexte où la croissance des transports prévue est en très forte hausse pour les 30 prochaines années (+86% d'ici 2050), il sera nécessaire et impérieux de proposer des solutions de déplacement qui limitent les systèmes émetteur de GES, mais également des systèmes qui évitent les congestions des réseaux d'infrastructures, la route étant déjà dans de nombreux territoires saturée.

En l'espèce, le gouvernement, en laissant brader Alstom Transport au groupe Siemens n'est pas un signal fort pour le développement de l'emploi industriel ferroviaire en France.



Le gouvernement a annoncé, il y a peu, une commande de 100 rames TGV Nouvelle génération, ce qui peut paraître comme positif pour le maintien des sites de Belfort et de La Rochelle. Mais à ce jour, le contrat d'achat n'est pas encore validé par les instances de gouvernance et de nombreuses incertitudes demeurent. Notamment celle sur la localisation des sites de production, car selon certaines déclarations, la production pourrait être totalement délocalisée, ce qui serait une décision inacceptable et incompréhensible au regard du caractère public des investissements, de l'avenir des sites industriels français et du maintien des compétences de pointe de notre pays. Les fédérations CGT des Cheminots et celle de la Métallurgie se sont adressées par courrier aux deux PDG -Alstom et La SNCF Mobilités afin d'en connaître la finalité.

Plus généralement, répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux dans le secteur des Transports nécessite une industrie forte, en mesure d'apporter les solutions qui préservent la planète, l'emploi et les compétences, l'égalité des territoires.

Les Transports sont structurants pour chacun d'entre nous dans notre quotidien, qu'il soit voyageur ou marchandise. Agglomérer la réponse aux besoins et l'intérêt général nécessite selon nous une maîtrise publique de toute la chaîne transport, passant par une multimodalité des différents modes utiles et complémentaires. Pour ce faire, un report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial est acte de salut public. Si le Grenelle de l'Environnement se fixait cet objectif (25% de part modal pour le ferroviaire en 2025), le « Pacte Ferroviaire » que les cheminots combattent ardemment et l'avant-projet de la Loi d'Orientation des Mobilités s'en éloignent fortement en stabilisant les parts modales à celle d'aujourd'hui. (routes 89% et 11% ferroviaire et fluvial).

Nous le disons sans ambages à la CGT, développer des modes de transports vertueux pour l'environnement, c'est développer l'emploi industriel, c'est maintenir l'égalité d'accès des territoires ; etc.

Le secteur industriel ferroviaire en France doit être maintenu et développé. Le savoir-faire et les compétences, de la recherche à la production, doivent être à nouveau une priorité ; si nous voulons maintenir une indépendance industrielle. La France a besoin de service public et Alstom doit être en mesure de répondre aux besoins de transport de voyageurs et de marchandises. Être en capacité de proposer des solutions pour des dessertes en zone dense et en zone rural, sur des distances courtes et longues pour de la desserte fine au cœur des grandes, moyennes et petites, etc.

Les besoins sont immenses. Ils concernent la Grande Vitesse, mais ils concernent également les trains du quotidien, les tramways, les trains de nuit et les trains inter-régionaux. Ils concernent également les besoins à couvrir pour le développement des trafics de marchandises par la construction des différents wagons spécialisés pour tous types de transports, de locomotives.

L'autre aspect industriel qui se développe fortement concerne la téléconduite sur le rail, le véhicule autonome, etc. La SNCF avec Railenuim, Thales, Actia Telecom et le

CNES ont lancé en octobre 2017 le projet TC Rail, Téléconduite sur rail. Ce projet, d'une durée prévue de 42 mois, a pour objectif de démontrer la possibilité de conduire un train à distance avec un conducteur au sol. Si la CGT n'a jamais été opposée aux nouvelles technologies, ces dernières ne doivent pas néanmoins s'opposer à l'emploi mais doivent servir à améliorer les conditions de travail et à en réduire la durée. A ce stade, posons-nous quelques questions : Quelles garanties sur la sécurité, notamment en secteur ouvert ? Quelle probabilité de cyber attaque et une reprise en main par des acteurs malveillants ? Quels calendriers de déploiement ? Quels coûts d'investissement et de maintenance représentent ce déploiement sur des installations existantes et sur des installations nouvelles ? Cette première liste, loin d'être exhaustive, mérite néanmoins des réponses. Car, si le seul objectif du capital et des entreprises consiste à réduire la masse salariale des entreprises -et donc l'emploi- Ils trouveront la CGT. Le numérique doit être un outil aux services de l'amélioration de l'existence humaine et non à son aliénation.

La CGT s'inscrit aux travaux du Conseil National de l'industrie. Dans les différents Comités Stratégiques de Filières qui le composent, les représentants CGT auront à cœur de porter les 27 projets CGT des territoires qui s'inscrivent dans la suite des assises de l'industrie et de la campagne reconquête industrielle. Pour la filière ferroviaire, nous nous attacherons à porter le fer au sein du Copil afin d'assurer un avenir meilleur aux salariés, aux usagers et aux populations par un développement du service public répondant aux besoins et à l'intérêt général.

Ces projets en territoire se travaillent dans une logique de filière associant de nombreuses entreprises, divers secteurs d'activité, plusieurs territoires. Des unions départementales, des unions locales portent des ambitions pour dynamiser un territoire, un pays, un bassin de vie. Des syndicats d'entreprise sont force de propositions pour anticiper des mutations, diversifier une activité, développer de nouvelles productions, maintenir et renouveler un potentiel de savoir-faire.

Cet ensemble d'initiatives syndicales associe syndicats et structures CGT. Elles peuvent être en direction des populations, de la puissance publique, du patronat. Des débats publics, des rencontres multiples institutionnelles, des manifs, rassemblements entraînent parfois le soutien de différents acteurs aux projets CGT. Des études sont ainsi financées pour approfondir nos propositions, donner encore plus de consistance à nos objectifs.

**Ayons l'ambition de porter nos propositions au quotidien, elles sont à mettre en débat. Le gouvernement et le patronat n'en détiennent pas le monopole. La CGT porte l'ambition de l'intérêt général, ce qui au regard des résultats, n'est pas le cas du capital.**



## COMMUNIQUÉ DE PRESSE COMMUN CGT – NGO SHIPBREAKING PLATFORM

**Le démantèlement des navires en fin de vie : depuis le démantèlement du porte-avion Clémenceau, les conditions sociales et environnementales sont toujours aussi inacceptables et la responsabilité des armateurs et propriétaires européens est totale !**

Chaque année des centaines de grands navires (80% du tonnage mondiale en-fin-de-vie) sont démantelés sur les plages d'Asie du Sud, avec des effets néfastes de cette pratique sur la santé des travailleurs, de la population et sur l'environnement. Les principales préoccupations sont les pollutions sévères causées à l'environnement marin et terrestre, le déversement de déchets dangereux, les conditions de travail effroyables causant de nombreux accidents graves et mortels, allant jusqu'à l'exploitation d'enfants.

Pour la CGT et NGO Shipbreaking Platform, les armateurs et propriétaires européens ont une responsabilité totale dans cette situation.

En effet, c'est plus de 70% des navires européens qui sont démantelés sur les plages d'Asie du Sud. Afin de se soustraire à leur responsabilité sociale et environnementale ainsi qu'à la réglementation européenne, les armateurs et propriétaires européens vendent leurs navires en fin de vie à des sociétés intermédiaires, au financement opaque, appelées « cash buyers », qui enregistrent à leur tour ces navires via des sociétés écran situées dans des paradis fiscaux.

Des pays européens commencent à s'élever contre les pratiques frauduleuses des armateurs et propriétaires européens. Notamment :

- L'Ecosse a bloqué à quai trois plateformes pétrolières soupçonnées d'être destinées au démantèlement en Asie du Sud.
- Le plus gros fonds souverain au monde, détenue par la Norvège a retiré son financement à quatre compagnies maritimes à cause de leurs mauvaises pratiques de démantèlement en Asie du Sud.
- Aux Pays-Bas, une procédure juridique a abouti à la condamnation aux instances criminelles d'une compagnie qui également démantèle en Asie du Sud.

Il est grand temps que la France, à son tour, intervienne dans ce dossier du démantèlement des navires en fin de vie :

- Pour stopper les scandaleuses pratiques de « beaching » des armateurs et propriétaires européens.
- Pour se mettre en accord avec les principes issus de la COP21, qu'elle porte dans toutes les réunions internationales. La protection de l'environnement ne doit pas seulement être un objectif national mais être défendu également dans les pays en voie de développement.
- Pour s'assurer du respect des normes de l'OIT avant tout partenariat commercial, au travers des conventions fondamentales et des directives pratiques sur la sécurité et la santé dans le secteur de la construction et de la réparation navales.
- Pour veiller à ce que la liste européenne des installations de démantèlement des navires, issue du règlement (UE) n°1257/2013, ne contienne que des sites dont les normes sociales et environnementales européennes soient respectées.
- Pour soutenir la création d'un incitatif financier équivalent à un système de consigne des navires afin de responsabiliser les armateurs.
- Pour que toutes les façades maritimes de la France, et notamment la façade Méditerranée, aient un site de démantèlement des navires afin de favoriser les circuits-courts.
- Pour que les installations françaises soient en capacité d'accueillir des grands navires (bateaux et plateformes).

# Colloque du Havre



Une centaine de personnes étaient réunies le 26 mars dernier dans la salle du Art' Sport Café au Havre pour assister à un colloque. Une initiative construite grâce au travail collectif de la CGT au travers du secteur des cheminots de Normandie, du syndicat du Havre, des syndicats des dockers, des portuaires, des marins, du Comité d'Etablissement FRET, du comité régional Normandie et de l'UIT.

L'initiative visait à défendre l'utilité publique dans la constitution d'un système logistique intégré positionnant le Port du Havre comme une solution alternative aux principales portes d'entrées européennes. Sans développement d'une multi modalité ouvrant une réelle part au ferroviaire et au fluvial, de son insertion dans un euro corridor fret et sans coopération avec les grands gestionnaires d'équipements et d'infrastructures, le Port du Havre semble condamné à une équation économique et opérationnelle, définitivement en retrait des autres ports européens.

Ainsi, en partant d'un état des lieux et d'un comparatif avec les principales places portuaires du Range Nord Europe, les interventions des invités, leur analyse sur les différents projets à venir, étaient destinées à mieux définir la place occupée par Le Havre et HAROPA dans la façade maritime française et européenne, de faire un état des lieux de ses potentiels, de ses savoir-faire et de la pertinence des organisations en place.

De la même façon, étant entendu que la compétitivité d'un grand port dépend principalement de la qualité de ses accès, tant terrestres que maritimes, les débats devaient permettre d'étudier les différents modes de transports utilisés, les chaînes logistiques en place et à venir ainsi que les différents projets et les politiques de transport menées ces dernières années.

Enfin, à l'heure où il y a pertinence à ne pas compromettre les développements prévus sur l'axe Seine en les accompagnant et en s'appuyant sur un redéveloppement des infrastructures ferroviaires existantes, les débats devaient aborder la question centrale des investissements à réaliser. Autrement dit, comment développer l'attractivité et la performance portuaire au service de l'intérêt général, en tenant compte des enjeux sociaux et environnementaux face à une évolution des modes de vie et de consommation ?

Un débat organisé en quatre parties autour de quatre tables rondes :

- Thème 1 :** « Pourquoi un tel développement aujourd'hui du trafic maritime dans les échanges internationaux ? »
- Thème 2 :** « Quelle est la place du HAVRE et d'HAROPA dans ce contexte international, et quelles sont les conditions de leur développement ? »
- Thème 3 :** « Quels sont les moyens d'évacuation des marchandises, nécessaires au développement du HAVRE et d'HAROPA ? »
- Thème 4 :** « Quelle organisation du Port du Havre pour gagner, dans l'intérêt général, la performance sociale, environnementale et économique ? »

**Parmi les invités :** Une docteure en sociologie, un dirigeant du remorquage, un représentant des travailleurs portuaires, un marin mécanicien, un représentant du CESER Normandie, la Présidente d'une association écologiste, deux députés de Seine Maritime, le Directeur Général HAROPA/GPMH, le Président de l'UMEP (Union Maritime Et Portuaire) du Havre, un Conseiller Municipal missionné aux transports / Ancien Vice-président aux transports du Département du Val-de-Marne, le Secré-

taire Général du Syndicat CGT des Dockers ,le Secrétaire Général du Syndicat CGT des Travailleurs portuaires du Havre, un économiste expert SECAFI, un Géographe Universitaire du Havre, un Elu du Comité Central Groupe Public Ferroviaire SNCF, le Secrétaire Général du Syndicat CGT des Officiers de Marin du Havre, le Secrétaire du Comité d'Etablissement FRET SNCF, le Secrétaire Général du Comité Régional CGT Normandie, le Secrétaire Général de l'UIT.

Du point de vue mondial, le poids du transport maritime n'a cessé de croître ces dernières années. Pour autant, en France, nous observons une progression inverse du nombre de navires et de marins .

« Pourquoi un tel développement ? » et comment, en quelques années, le transport maritime est-il devenu si central dans les échanges internationaux ? Quels moyens, quels outils ont-ils été mis en place pour rendre ce transport si attractif d'un point de vue économique ?

### **Parmi ceux-ci, nous pouvons citer :**

- Le maintien des droits à des subventions d'Etat alors même que les compagnies sont exonérées de cotisations sociales et patronales.
- L'intégration à l'organisation de la chaîne de transport en flux tendu pour tenter de limiter les temps d'attente à l'entrée des ports et à quai, en standardisant les techniques de manutention (conteneur)
- L'autorisation et la légalisation du contournement des droits du travail nationaux à travers l'usage de la libre immatriculation, permettant de tirer à la baisse la rémunération du travail.

### **« Quelle organisation du Port du Havre pour gagner la performance économique, sociale et environnementale, dans l'intérêt général ? »**

- Le développement des agences de manning : intermédiaires chargés de la mise en relation des marins et des armateurs.
- Le développement des contrats en free-lance comme nouvelle norme d'emploi. En free-lance, les conditions de travail des marins sont encadrés par les minima du droit international.

Toutes ces mesures qui concernent l'emploi ont beaucoup fait baisser la part consacrée à la rémunération du travail.

Quelques éléments factuels : Du fait notamment, de la conteneurisation, les échanges de marchandises continuent de peser significativement dans nos activités économiques.

Aujourd'hui, 50% seulement des conteneurs destinés à la France sont déchargés dans les ports français. Autrement dit, l'autre moitié des conteneurs provient des autres ports européens (notamment du Range Nord).

Pour autant, la part des modes terrestres massifiés reste basse, voire marginale et très inférieure à ce qu'elle a été et surtout à ce qu'elle devrait être. La route demeure le principal vecteur de l'acheminement des marchandises. Mais le vrai glissement de ces 15 dernières années s'est opéré au profit du transport routier sous pavillon étranger. Avant de revenir sur le report modal, on peut dire que cette transformation n'est pas nouvelle. De plus en plus

souvent encouragée par beaucoup d'acteurs politiques locaux, dans le cadre des concurrences territoriales, elle est la conséquence du souhait de chacun d'eux de faire de leur commune, de leur agglomération, un lieu d'échange économique et dynamique. De plus, de nombreuses subventions directes ou indirectes ont largement participé à cette évolution.

Le déséquilibre entre les modes de transport et notamment la grande place qu'occupe le pavillon étranger met en évidence que la concurrence, se joue sur les prix et a des conséquences sociales. L'absence de règles européennes avec ses effets de dumping joue sur cette concurrence entre les modes et à l'intérieur même des modes.

Face à ces éléments, comment penser les moyens d'évacuation des marchandises, nécessaires au développement du HAVRE, d'HAROPA mais plus globalement de l'ensemble des ports français ? D'où on part ? D'abord, un prérequis. Les modes sont évidemment complémentaires et la question du dernier kilomètre demeure majeure chez les logisticiens. Cependant, quelle est la réalité des modes ?

- Le mode fluvial, 2,5 % des parts modales, demeure relativement limité malgré son potentiel et ses avantages.
- Le mode ferroviaire, 10 % à peine, a été libéralisé il y a 10 ans. Un enseignement majeur : le bilan de l'ouverture à la concurrence est sans ambiguïté. Il est négatif malgré le maintien d'une tarification des péages faibles, malgré le soutien relatif des entreprises, malgré les ambitions de ce que l'on appelé le « Grenelle de l'environnement », etc.

Dans la rangée du nord, la différence de trafic et d'efficacité des systèmes portuaires provient peu des performances des terminaux qui sont comparables dans tous les ports. Ils proviennent principalement des relations avec l'arrière-pays. Les ports principaux se situent au débouché maritime de l'Europe Rhénane. La croissance la plus rapide des vingt dernières années a été celle de Hambourg qui, depuis 1990, a retrouvé son arrière-pays naturel et historique. Ce lien doit s'appuyer sur des ports secs qui servent de relais et sont à même d'attirer les chargeurs. Ces ports secs comme l'ensemble de l'arrière-pays doivent être reliés au Havre par chemin de fer.

A l'échelle nationale, cela signifie, l'amélioration du contournement nord de Paris, à l'échelle locale et régionale l'augmentation de la capacité par une voie reliant le port à ND de Gravenchon et Bréauté Beuzeville.

Par ailleurs, certes il fallait construire Port 2000, mais pourquoi avoir délaissé les autres trafics au point de supprimer les grues dans le port « ancien ». Il y a pourtant des trafics de niches que l'on retrouve notamment à Anvers. On relève aussi des incohérences telles que la suppression de l'accès ferroviaire aux gares maritimes alors qu'on veut fixer des têtes de lignes de croisière ? Des trains dédiés pourraient circuler entre Paris et le port pour les passagers. Ce serait une démarche de développement durable !

A la CGT, nous pensons également que la logistique doit être en proximité d'installations ferroviaires Sur le social, force est de constater que les salariés sont mis en concurrence entre eux, générant du dumping social. Un dumping fortement encouragé par la casse du code du travail.

Sur l'environnement, le capital priorise les profits au détriment des enjeux environnementaux. Selon le rapport DURON et les débats qui se sont déroulés durant les assises de la mobilité, le camion a de l'avenir, creusant encore plus le décalage entre les discours et les actes. La COP 21 avait fixé une baisse des émissions de gaz à effet de serre, la France se situe à 3,6% supérieure aux objectifs. Les assises de la mobilité, n'ont pas répondu à ces enjeux, pire elle va les creuser en privilégiant pour les voyageurs des modes de transports individuels aux transports collectifs. Par ailleurs, pas un mot sur les trafics de marchandises. Ils ont été totalement exclus des débats tout comme le secteur aérien et l'avenir des ports, etc.

Pour conclure, on ne peut pas réfléchir aux enjeux des transports séparément chacun dans son coin. Il s'agit d'avoir une cohérence entre les modes les plus pertinents en fonction des parcours, des besoins et de l'intérêt général. En ce sens, ce débat public du 26 mars a rempli son objectif.

Une maîtrise publique des transports est plus que nécessaire car une entreprise regarde d'abord ses intérêts. Donner plus de démocratie dans les choix, au plus près des territoires est essentielle. Cependant, l'Etat doit en être le financeur et doit s'assurer de la cohérence, de l'égalité des territoires et de leur aménagement. Un pôle public des transports de voyageurs et de marchandises semble être la réponse la mieux adaptée pour y parvenir.



# Activités des déchets



## Convergences d'actions avec les Fédérations CGT des Transports et celle des Services Publics

La Fédération CGT des Transports à travers les responsables de la branche des activités de déchets, membre du SNAD (Syndicat National de l'activité des déchets) et la Fédération CGT des services publics, à travers le collectif filière collecte et traitement des déchets, au vu des nombreuses revendications qui nous sont communes du fait que nous exécutons les mêmes missions, ont décidé de s'unir pour porter plus haut les revendications des salariés.

Elles œuvrent de concert afin que notre pénibilité soit reconnue :

- par un départ anticipé à la retraite à taux plein ;
- par une véritable politique de l'emploi qui accompagnerait l'agent, de son recrutement à son départ en retraite ;
- par une évolution de carrière accélérée pour pouvoir bénéficier à la retraite d'une pension décente ;
- par la création d'un retour en régie publique des acteurs du privé.

La collecte et le traitement des déchets sont une mission de service public. Que ce soit par choix politique, par choix budgétaire (avec la baisse des dotations et l'étranglement des collectivités territoriales) plus de la moitié de la collecte et du traitement des déchets a été privatisée.

Ces privatisations entraînent partout des baisses de qualité du service rendu aux populations (moins de fréquences de passage), un surcoût toujours assumé par les citoyens avec l'augmentation de la Taxe des Enlèvements des Ordures ménagères, mais entraînent également des dégradations intolérables des conditions de travail pour les acteurs de notre filière, qui servent injustement de variable d'ajustement, autant sur leurs salaires que sur leurs charges de travail.

Dans le cas d'une délégation de service public décidée par les autorités organisatrices donneurs d'ordres (Métropole,

Agglomération, Communauté de Communes, intercommunalités, Communes...), la CGT demande et revendique l'application de la Convention Collective Nationale des Activités du Déchet, en particulier l'annexe V qui garantit le transfert du contrat de travail dans sa totalité, d'une entreprise à une autre entreprise lors d'un changement de prestataires suite à un appel d'offres. Nous assistons lors de ces transferts à un non-respect de la convention collective qui entraîne les salariés vers des pertes de rémunérations et vers des dégradations de leurs conditions de travail pouvant porter atteinte à leur sécurité.

Les donneurs d'ordres ne respectent pas les cahiers des clauses techniques particulières pourtant obligatoires lors des appels d'offres de marché public **qui doivent prendre en compte les critères sociaux et environnementaux.**

La CGT est contre le dumping social auquel se livrent les entreprises privées de l'activité du Déchet pour décrocher des marchés avec la variable d'ajustement qui est toujours la même ; les salariés qui perdent leur pouvoir d'achat et voient leurs salaires revus à la baisse et subissent au quotidien les dégradations de leurs conditions de travail.

Les salariés de l'activité du Déchet ne sont plus respectés en tant qu'être humain (mono-riptideur, cadences infernales, licenciements abusifs au moindre problème comme par exemple refus de prolonger la collecte après leur journée de travail etc.). Les nombreuses délégations de services publics et les appels d'offres qui en découlent obligent les travailleurs du déchet à être « trimballés » d'une entreprise à une autre, avec pour le même travail dans le même camion et pour un même secteur, des baisses de salaires et d'effectifs, dans des professions qui nous sont parmi les plus pénibles et dangereuses.

Les marchés sont trop souvent attribués au moins coûteux et au moins disant social, sans aucune considération et prise en compte des conditions de travail, de l'impact salarial et sur la santé que leur politique induit.

De plus, l'ensemble des acteurs privés et publics de la filière collecte et traitement des déchets sont soumis à une pénibilité des plus fortes, avec deux systèmes de reconnaissance différents de celle-ci, mais avec la même finalité pour les deux, peu ou pas de reconnaissance et de prise en compte de la pénibilité.

Dans le public, les missions de collecte des déchets ouvrent droit à un départ anticipé de 5 ans pour 15 années d'activité (catégorie active), sauf que depuis les réformes successives et l'allongement des trimestres de cotisations, ce départ anticipé est soumis à une décote pour les années non cotisées ce qui entraîne la non-possibilité pour bon nombre d'entre nous de pouvoir en bénéficier, car les pensions de retraite deviennent insuffisantes pour pouvoir en vivre.

Dans le privé, la mise en place du Compte Personnel de Pénibilité et de Prévention en 2016, dernièrement remanié avec la suppression de critères pourtant essentiels (ex : le port de charge lourde communément appelé C3P) ne donne droit qu'à deux ans de départ anticipé ou deux de formation pour un reclassement professionnel pour 20 ans d'activité, SANS AUCUNE RETROACTIVITE pour les personnels !

Ce C3P est en réalité une vaste fumisterie, car les critères mis en place sont tellement restrictifs que très peu de travailleurs peuvent en bénéficier. L'exemple le plus frappant, un éboueur manipulant plusieurs tonnes de déchets par jour du fait de la suppression du critère charge lourde n'a plus droit à un départ anticipé à la retraite.

Il a été décidé d'articuler le cahier revendicatif autour de la pénibilité et/ ou l'insalubrité qui touche nos missions, mais également sur l'intérêt public de nos missions.

**La CGT exige donc la nationalisation par la création d'un Service Public National de la Filière des Déchets, au nom de l'intérêt national, afin de stopper l'augmentation des coûts pour la population, et répondre à leur besoin essentiel de salubrité publique. (Préambule de la constitution de 1946, encore d'actualité de nos jours, il est prévu par l'alinéa 9 : « tout bien, toute entreprise dont l'exploitation acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir une propriété publique ».**

**Pour cela la CGT revendique donc la mise en place d'un statut unique public des travailleurs de l'activité des déchets, pour que soit enfin prise en compte la reconnaissance de la pénibilité liée à certaines missions, notamment pour les acteurs de la filière collecte et traitement des déchets. En effet ils font partie de ceux qui ont une des espérances de vie les plus faibles ainsi que des espérances de vie en bonne santé les plus courtes...**

**Pour la CGT, il est plus que vital que l'Etat attribue un financement pérenne pour assurer un service public de la collecte de déchets répondant aux besoins essentiels grandissant des populations. La collecte des déchets est un droit fondamental qui doit être sous la gestion et la maîtrise publique, car d'intérêt général.**



# nvo

LA NOUVELLE VIE OUVRIÈRE  
LE MAGAZINE DES MILITANTS  
DE LA CGT  
nvo.fr



**ABONNEZ  
VOUS !**

Deux formules :  
5€ ou 12€ par mois



## > Bulletin d'abonnement

Syndicat / société (si nécessaire à l'expédition) \_\_\_\_\_

Madame  Monsieur

Nom\* \_\_\_\_\_ Prénom\* \_\_\_\_\_

N° \_\_\_\_\_ Rue\* \_\_\_\_\_

Code postal\* \_\_\_\_\_ Ville\* \_\_\_\_\_

Fédération ou branche professionnelle \_\_\_\_\_

Tél.\* \_\_\_\_\_ UD \_\_\_\_\_

Courriel\* \_\_\_\_\_

\* Champs obligatoires

**Abonnement NVO : 5€/mois** ou 60€/an

**NVO, le magazine papier (10 numéros par an) et web + Hors-série VO Impôts, le guide fiscal + en accès abonné sur nvo.fr : l'actualité sociale**

**Pack NVO Droits : 12€/mois** ou 144€/an

**L'abonnement NVO + RPDS, la Revue pratique de droit social papier (11 numéros par an dont un double) et web + en accès abonné sur nvdroits.fr : l'actualité juridique, le droit du travail, le droit des élus et mandatés, le droit au quotidien**

### Paiement

Chèque à l'ordre de la Vie Ouvrière N° chèque \_\_\_\_\_

Banque \_\_\_\_\_

Prélèvement automatique en :

2 fois, prélèvement semestriel  12 fois, prélèvement mensuel

Merci de remplir et signer l'autorisation de prélèvement ci-contre et de joindre votre RIB.

Offre valable jusqu'au 30/06/2019. Au-delà, nous consulter.

### Autorisation de prélèvement

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez (A) La Vie Ouvrière à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et (B) votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de La Vie Ouvrière.

#### Titulaire du compte

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

N° \_\_\_\_\_ Rue \_\_\_\_\_

Code Postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_

#### Créancier

La Vie Ouvrière 263, rue de Paris, case 600

93516 Montreuil Cedex - Identifiant SEPA : FR87ZZZ632727

Fait le : \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

#### Établissement teneur du compte

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code Postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Une demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte pour un prélèvement autorisé.

code origine : MAG