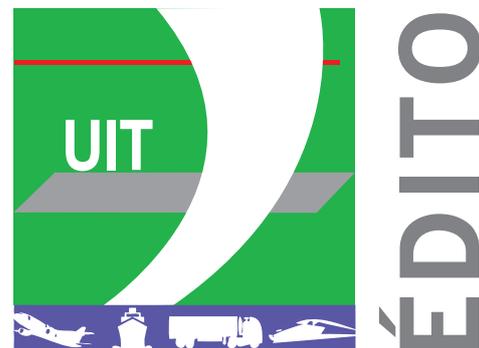


Edito	P 1
Renationaliser les autoroutes, un enjeu vital	P 2 à 4
LOM, quel contenu à l'issue du Sénat	P 5 à 7
La navigation aérienne, un service minimum	P 8-9
Privatisation ADP.....	P 10
Grand America, le naufrage d'un système	P 11-12
Non au CDG Express	P 13
Suppression du train primeur Perpignan Rungis	P 14
Train à hydrogène	P 15
Car Macron, un échec annoncé	P 17
Saisonniers, des personnels à part entière	P 18-19
Formation UIT, session 2019 1 ^{er} module	P 20
Conférence UIT en Pays de Loire	P 20



Enjeux climatiques, santé publique, des choix de société s'imposent !



Frédéric Le Merrer
Secrétaire général
de l'UIT

Enjeux climatiques, santé publique, des choix de société s'imposent s'inscrivant dans une logique de Développement Humain Durable

Le Développement Humain Durable (DHD) suppose de rompre avec les politiques économiques actuelles qui sont en échec, et d'aller vers un autre type de croissance fondée sur des modalités de production et une exploitation des richesses plus équitables, en anticipant les transitions nécessaires, de manière à ce qu'elles ne portent pas préjudice aux salariés et à leurs familles. Ce changement de cap est seul à même d'avancer vers un développement respectueux de l'Homme et de la planète, sur des bases économes en ressources et en énergie.

Le développement humain durable implique d'agir pour la mise en œuvre de nouvelles politiques de développement fondées sur la revalorisation du travail et la préservation de l'environnement, en associant les enjeux sociaux et environnementaux. Cela concerne l'économie des ressources fossiles, la préservation du climat, la gestion et la protection de la biodiversité, la limitation des rejets polluants, la maîtrise des secteurs nouveaux comme celui des biotechnologies.

Le transport, son rôle structurant est essentiel dans la vie économique, sociale, culturelle et environnementale des gens. Il doit s'inscrire sur les bases du DHD. Le capital, lui veut en maîtriser son organisation pour pouvoir en tirer uniquement les fruits des richesses pas celui des coûts externes qu'il génère. Les conséquences liées aux pollutions avec notamment les émissions de GES, les congestions routières, la santé publique, les dégradations des infrastructures, ce n'est pas aux contribuables de payer la facture !

Nous avons tous à gagner à reprendre la main en conduisant une politique publique qui se tourne à nouveau sur le sens de l'intérêt général qui doit relever du service public. Cette maîtrise publique intègrerait l'ensemble des externalités qui sont liés aux transports, à leurs infrastructures et évaluerait les modes les plus pertinents à utiliser en complémentarité et non en concurrence. Elle agirait aussi en faveur d'une politique d'aménagement et de réindustrialisation du territoire afin de réduire les besoins de transports et donc les émissions de GES.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) n'en prend pas le chemin, l'organisation des trafics marchandises, son report modal vers des modes de transports plus vertueux comme le ferroviaire ne fait pas partie de leur feuille de route.

La suppression du dernier train de primeur qui relie Perpignan au Min de Rungis, qui est le 1^{er} marché de frais au monde avec 1,7 millions de tonnes de produits frais, est annoncée pour juillet 2019. Cette annonce ne semble pas offusquer le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire alors même qu'ils disent faire de la lutte contre le réchauffement climatique une priorité ! Continuons notre combat en portant nos propositions et nos revendications auprès des salariés, des usagers et luttons plus pour changer et faire plier des politiques rétrogradent et égoïstes.

La CGT ne se découvre pas une fibre écologique, il y a déjà plusieurs années qu'elle développe un concept basé sur une logique de Développement Humain Durable. Pas d'environnement sans social, pas de social sans environnement.

Renationaliser les autoroutes, un enjeu vital

Autoroutes : trente ans de mutations libérales



- **1955.** La loi du 18 avril, l'État concède la construction et l'exploitation de sections à des sociétés d'économie mixte, où il reste majoritaire. Entre 1956 et 1964, 7 sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (Semca) sont créées.

Le réseau autoroutier français : 11.600 kilomètres, dont plus de 9.000 kilomètres sont concédés.

- **1970.** L'État permet l'accès aux concessions à des groupes privés composés de banques et d'entrepreneurs des travaux publics. 4 sociétés à capitaux privés se créent entre 1970 et 1973.
- **1981.** Nationalisation de 3 des sociétés privées. Seule la société Cofiroute reste privée. Création de la procédure de l'adossement: il permet de financer la création de sections par les péages de portions « plus matures ».
- **2001.** Sous la pression du Conseil d'État, qui le juge contraire aux règles de la concurrence européenne, l'adossement est supprimé. Le gouvernement (Jospin) décide donc de proroger la durée des concessions entre 2027 et 2033.
- **2002.** Privatisation partielle d'ASF (Autoroutes du Sud de la France). 49 % du capital est cédé pour 1,8 milliard d'euros. Entrée en Bourse.
- **2004.** Privatisation partielle d'APRR (28 %), puis de la Sanef (30 %) par le gouvernement Raffarin.
- **Février et mars 2006. Privatisation totale de la Sanef, APRR et ASF pour 14,8 milliards d'euros par le gouvernement Villepin.** Vinci, Eiffage et Abertis rachètent les parts de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA et se partagent plus de 80 % des parts de marché).

- **Fin 2006.** Le résultat net global des sept SCA s'élève déjà à 1,52 milliard d'euros. Quand les Semca distribuaient en moyenne 56 % de leurs bénéfices à leurs actionnaires, cette part atteint 180 % dès la première année de privatisation.
- **2010.** Le « plan vert » a donné lieu à des avenants signés avec ASF, Cofiroute, Escota, Sanef et SAPN. Résultat: un an de concessions en plus pour réaliser des travaux de requalification environnementale des réseaux pour environ 1 milliard d'euros au total.
- **2012.** Le gouvernement Ayrault décide d'augmenter de 100 millions la redevance domaniale due par les SCA à l'État. En contrepartie, les tarifs augmentent de 1,5 % entre 2015 et 2018, en plus de la hausse prévue par les contrats de concession.
- **2015.** Plan de relance autoroutier. Contre 3,2 milliards d'euros de travaux, les SCA obtiennent des allongements de concessions (jusqu'à quatre ans et deux mois) et des augmentations de tarifs (*).

Des situations de rente

Depuis la privatisation, les 7 sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) « historiques » détiennent les 3/4 du réseau autoroutier français, et sont contrôlées par les groupes français Vinci et Eiffage et l'espagnol Abertis, leur chiffre d'affaires a augmenté de 26 % entre 2006 et 2013, soit une hausse de plus de 1,7 milliard d'euros.

Les SCA se retrouvent en situation de rente. Leurs taux de rendement internes (TRI) sont parfois supérieurs à 10%. La plus grande partie de leurs profits exorbitants sont reversés sous formes de dividendes à leurs actionnaires.

Des contrats en béton !

Ces mêmes SCA sont des filiales de grands groupes du BTP qui se partagent les investissements sur leurs propres réseaux.

Le processus d'augmentation des péages, lié à l'inflation et à l'investissement, est « blindé » par les contrats des SCA. Résultats : des augmentations bien au-delà de l'inflation.

Hausse des péages- Baisse des effectifs et de la masse salariale

Exemple : les automatisations de péages : l'installation des télépéages a été payée par l'utilisateur.

Les SCA investissent, perçoivent le CICE, suppriment des emplois et augmentent les péages en proportion de l'investissement.

Entre 2006 et 2013, les personnels des autoroutes ont été réduits de 17 % depuis la privatisation, et comptent 2776 agents de moins, notamment grâce à la mise en place des guichets automatiques. Entre 2009 et 2013, la société APRR a répercuté 40,8 millions d'euros d'investissement en télépéages sur le prix de ses tickets, alors que les sociétés font des économies en termes de charges de personnel.

Hausse des tarifs au 1^{er} février

Les tarifs des péages ont augmenté de 1,9 % en moyenne. La hausse annuelle des tarifs, au 1er février, comprend :

- L'inflation (0,7 %) ;
- La compensation de certains investissements ;
- La compensation du gel des tarifs en 2015 (répercutée sur les péages jusqu'en 2023 pour un surcoût total pour l'utilisateur de 500 millions d'euros) ;
- La compensation d'un impôt supplémentaire sur les sociétés d'autoroutes : la hausse de la redevance domaniale, loyer payé à l'État par les sociétés pour occupation du domaine public. L'État l'a augmentée en 2013, mais les sociétés ont fait valoir que cela touchait à l'équilibre économique de leurs concessions, et elles ont obtenu sa compensation, actée par le protocole d'accord signé par Emmanuel Macron en 2015 ;
- La compensation du plan d'investissement autoroutier, une série de travaux financés donc par l'utilisateur via les péages et aussi par le contribuable via la participation des collectivités locales.

En 2017, selon l'Arafer, **les recettes des péages s'élèvent à 9,8 milliards d'euros.**

Ce qui frappe, c'est surtout **le taux de marge nette moyenne** des sept sociétés privées historiques (ASF, Escota, Cofiroute, Sanef, Sapn, APRR, Area) : **34,7 %**. Sur l'ensemble des sociétés, toujours en 2017, l'Arafer comptabilise **338 équivalents temps plein en moins**

Plans de relance autoroutier : l'Etat continue de faire des cadeaux aux SCA !

Premier plan de relance autoroutier décidé par François Hollande en 2012, validé fin 2014 : 3,27 milliards supplémentaires à la charge des sociétés concessionnaires.

Deuxième plan de relance annoncé fin juillet, en contrepartie d'une hausse des tarifs des péages de 0,3-0,4% par an entre 2018 et 2020.

Nouveaux projets : Pas de grands axes supplémentaires (hormis RCEA), essentiellement des contournements de métropoles pour faire face aux problèmes de mobilité urbaine.

L'Etat ne veut plus financer les projets pour ne pas créer de dette supplémentaires (3% PIB).

Ces projets sont confiés au secteur privé à travers des plans de relance autoroutiers. Les sociétés concession-

naires d'autoroutes (SCA) se rétribuent par des augmentations des tarifs de péages et par l'allongement de leur durée de concessions. L'Etat se retrouve en situation de dépendance envers les SCA qui n'ont d'autres objectifs que de faire durer leurs concessions le plus longtemps possible afin de maintenir leurs profits.

L'État peut mettre fin à ce monopole privé en reprenant la main.

L'article 38 de chacun des contrats de concession pour un motif d'intérêt général largement entendu, permet à **l'Etat de reprendre la gestion des autoroutes**, soit en régie (directement), soit en déléguant cette gestion à une ou des structures publiques (établissements publics) ou privées (sociétés d'économie mixte ou sociétés anonymes détenues majoritairement par l'Etat). Pourquoi **l'Etat n'utilise pas des possibilités que lui offre l'article 38** ? Il y a bien eu une tentative par la commission Chanteguet sous le Gouvernement Valls mais celle-ci a été bloquée par une volonté politique et les lobbys.

Le capital domine sur l'action publique, une conception de classe qui n'est pas pour nous surprendre mais qui n'est pas celle de la CGT.

Pas de redistribution des richesses, le réseau non concédé se dégrade, l'Etat veut s'en débarrasser.

Réseau Routier National Non Concédé (RRNCC) : Constat alarmant de l'entretien du réseau routier national non concédé : plusieurs rapports le confirment, (accentué en plus par l'accident du pont de Gênes).

L'Etat ne veut pas investir ne serait-ce que pour remettre le réseau à flot. En parallèle de la loi Mobilité, il envisage un nouveau financement du réseau non concédé et commande un rapport sur le financement des infrastructures (Rapport – Roche) avec toujours les mêmes objectifs : **décentraliser** (en s'appuyant sur les lois NOTRe et MAPTAM) · **privatiser** · **trouver des ressources** dédiées (redevances) en faisant payer l'utilisateur.

- **Décentralisation** : transférer 2 000 kms de Routes Nationales d'Intérêt Local (RNIL) vers les collectivités territoriales ? Déjà la nouvelle collectivité « européenne » d'Alsace qui regroupe les deux départements alsaciens veut reprendre les compétences routières nationales de la DIR EST et une loi est en préparation ;
- **Privatisation** : les SCA sont prêtes à prendre en concession certains réseaux en contrepartie de l'allongement de leurs concessions et d'augmentations de péages. Elles affichent même leur volonté d'assurer la gestion et l'entretien du RRNC.
- **Ressources dédiées (redevances)** : Bercy reste dans son objectif de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'Etat et ne voit pas d'un très bon œil des ressources directement affectées à l'entretien d'un réseau.

A coup de décentralisation et de privatisation, il y a fort à parier que la future agence des routes sur le réseau national annoncée par le ministère des Transports ne soit plus qu'une coquille vide... à moins que demain tout ne soit privatisé !

Pourquoi renationaliser les autoroutes ?

Parce ce que les infrastructures routières sont un bien et un service public !

Un bien commun répondant à des enjeux humains, économiques (mobilité, transport) et environnementaux aussi importants que le réseau routier doit relever du service public et ne doit être en aucun cas source de profits pour des intérêts privés.

Parce qu'il faut redistribuer la richesse !

Il existe un déséquilibre important entre le réseau géré par les pouvoirs publics et celui géré par le privé. Il est inconcevable que les profits des péages reviennent majoritairement aux actionnaires, ils devraient servir à entretenir le patrimoine et à développer d'autres modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Parce qu'il faut arrêter de vendre le réseau à la découpe ! Il faut redonner de la cohérence au réseau routier !

Il faut stopper les processus de décentralisation et de privatisation qui n'en finissent pas de découper et de désstructurer les réseaux. Il est impératif de garder la maîtrise publique (sous gouvernance de l'Etat) et de redonner de la cohérence au réseau routier en réunifiant le réseau national et non concédé.

Parce que les contrats des SCA permettent à l'Etat de reprendre la main !

L'article 38 de l'accord de 2006 prévoit pourtant qu'au nom de l'intérêt général, « l'Etat aura le droit de racheter la concession au 1^{er} janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an », et le versement d'indemnités aux sociétés autoroutières.

En cas de rachat, les pouvoirs publics pourraient reprendre la main sur les infrastructures autoroutières, en attendant de renégocier avec d'éventuels concessionnaires.

Sous le Gouvernement Valls-Hollande, une commission parlementaire dirigée par le député Jean-Paul Chanteguet

a étudié les possibilités de telles renégociations. Mais cette possibilité avait été balayée par le Premier ministre de l'époque, peu enclin à augmenter la dette de l'Etat en faisant un gros chèque aux SCA. Refusant ainsi un investissement qui aurait permis d'engranger la rentabilité des autoroutes pour financer, entretenir les réseaux ou développer d'autres modes de transports.

Une solution est effectivement d'utiliser l'article 38 de l'accord de 2006, non pas pour renégocier les contrats mais pour **renationaliser les autoroutes** concédées afin que cette manne financière revienne dans le giron de l'Etat et que les profits soient utilisés pour :

- L'entretien des réseaux qui n'en finissent pas de se détériorer faute de moyens suffisants ;
- Développer des moyens de transports moins émetteurs de gaz à effets de serre que le transport routier.

Parce que d'autres solutions existent !

Les déplacements domicile/travail sont à prendre en considération, non pas par quelques « mesurette » mais par un changement de politique :

- En stoppant l'étalement urbain responsable de congestion et de pollution qui amplifie les mobilités autour des métropoles ;
- En menant une véritable politique d'aménagement du territoire ;
- En réindustrialisant dans les territoires ;
- En priorisant des solutions de transports collectifs dans une logique de service public.

Mais aussi par des mesures immédiates telles que :

- L'élargissement de l'assiette du versement transport au profit des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) ;
- La baisse de la TVA à 5 % sur les transports en commun ;
- L'instauration d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds.

Il y a urgence ! La priorité, c'est de répondre à l'intérêt général, pas aux actionnaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui disposent de véritables rentes en percevant les péages.



LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Quel contenu à l'issue des débats au Sénat



Les enjeux

La Loi d'Orientation des Mobilités vient de franchir le cap des discussions du Sénat. Comme nous nous y attendions, c'est un texte en fort recul si on le compare au texte contenu dans la LOTI. C'est également un texte qui manque d'ambitions face aux défis de notre temps. Alors que la CGT, lors du débat sur les assises de la mobilité, avait demandé à l'Etat d'évaluer la mise en œuvre de la LOTI de ces 4 décennies, ce gouvernement a privilégié un renoncement d'une politique ambitieuse de transports et des besoins d'infrastructure prenant en compte la nécessité d'assumer une transition écologique, incluant les enjeux sociaux et environnementaux.

Ainsi, c'est la casse des entreprises publiques et du service public qui est inscrite, laissant la part belle au secteur du privé de s'accaparer encore des fruits des subventions publiques. C'est le dumping social qui est à l'ordre du jour avec une recherche de baisse des rémunérations, des emplois, des collectifs de travail et des repères métiers. L'objectif étant de tirer les salariés de toute la filière transport vers le bas.

Cette loi n'a pas pour ambition de gommer les inégalités d'accessibilité dans les territoires, contrairement aux affirmations de la Ministre des transports, elle va les amplifier. Selon les territoires, pour les uns un accès aux transports conventionnés et organisés sera accessible quand, pour les autres, notamment ceux des zones rurales, seul le co-voiturage leur sera proposé. Ainsi les lignes ferroviaires de proximité sont toujours autant menacées cassant ainsi l'équilibre entre transports de voyageurs et maintien ou développement des trafics de marchandises. Doit-on rappeler que le trafic ferroviaire de marchandises est soumis à la concurrence en France depuis 2006 et que le trafic n'a fait depuis que baisser, démontrant son inefficacité.

Alors que les enjeux climatiques nous imposent une réduction de notre empreinte carbone, le mode de transport dominant est le mode routier. Pourtant, aucunes des décisions politiques, au-delà des déclarations d'attention, n'ont conduit à imposer une politique de report modal vers des modes plus vertueux et moins polluants. Elles ont même créé l'inverse et accéléré la hausse des besoins de transports de voyageurs et de marchandises afin de répondre au seul intérêt du capital. Pour répondre à leur logique économique libérale, nous assistons autour des métropoles à une artificialisation des terres et donc à un

étalement urbain alors que nos territoires ruraux se désertifient en raison de choix capitalistiques qui consistent à une externalisation de notre industrie.

Ainsi, en 2017, la part modale de la route est de 89 % pour le transport des marchandises et de 86,7% pour le transport de voyageurs. Il existe par conséquent des marges de manœuvre importantes pour répondre efficacement aux défis du 21e siècle. Il ne s'agit pas là d'opposer les modes de transport. Il s'agit véritablement d'engager une politique qui prenne en compte dans l'équation économique, le volet social et le volet environnemental. C'est la logique de l'intérêt général qui prévaut sur le seul intérêt du capital, c'est l'ambition de la CGT. Cette logique, elle la porte maintenant depuis plusieurs années. C'est ce que nous avons formulé dans nos orientations et nos repères revendicatifs CGT : la démarche de Développement Humain Durable. Elle associe la réponse aux besoins sociaux des travailleurs avec celle d'un projet de société qui se préoccupe des questions environnementales. Ils ne peuvent, selon nous, être dissociés. C'est que la CGT porte régulièrement lors de ses interventions auprès des représentants de l'Etat notamment lors des séances du CNTE.

La gouvernance et les ressources

Si le Versement Mobilités apparaît comme une nouveauté pour les 900 intercommunalités - qui vont devenir AOM si elles le souhaitent - sinon c'est la région qui en assumerait la responsabilité, elle pourrait financer le co-voiturage et l'infrastructure locale, alors qu'aujourd'hui, le VT pouvait être levé si l'AOT organisait un transport collectif de voyageurs ou scolaire. Les Sénateurs permettent l'exonération en partie du VM si des salariés usent du télétravail. Enfin, les régions qui le souhaitent, pourront, en plus d'organiser les transports ferroviaires sur les petites lignes, gérer l'entretien de l'infrastructure, la gestion et l'exploitation des circulations ferroviaires sous couvert de transposition avec le droit européen. Or, rien ne les y oblige, le règlement OSP prévoit des exceptions qui peuvent être mises en œuvre par chaque État.

La démocratie dans la gouvernance n'en porte que le nom. En effet, s'il est compréhensible que le centre de décision se fasse en proximité, elle ne doit pas exclure d'une part, une certaine cohérence avec un schéma directeur des infrastructures dans le cadre d'une dimension nationale et la démocratie ne doit pas, d'autre part, exclure ni les usagers, ni les ONG et encore moins les salariés qui réalisent chaque jour des prouesses pour assurer le service public de transports dans des conditions souvent difficiles.

Casse des entreprises publiques

Après s'être attaqué à la SNCF avec la réforme du système ferroviaire, c'est au tour de la RATP que le Gouvernement s'attaque en ouvrant tour à tour les trafics à la concurrence. Dans un 1er temps, celui des autobus, puis celui du métro et du ferré. Il utilise la même stratégie déployée avec la SNCF, en mettant en avant le fameux sac à dos social de portabilité qui n'est qu'un leurre dans leur stratégie du dumping social. Diviser les traminots et opérer non pas d'un seul bloc l'ouverture au marché mais par phénomène d'allotissement est un outil de démantèlement des acquis sociaux. Culpabiliser les personnels,

les considérer comme un coût envers les usagers et leur faire porter la responsabilité des difficultés rencontrées dans la qualité du service et une tactique bien connue du patronat. C'est la mise en concurrence des salariés pour préserver les fruits des richesses et de la valeur ajoutée aux seuls actionnaires.

Le droit de grève est à nouveau remis en cause avec une disposition prise par les sénateurs de prévenir dans le cadre de la D2I non plus 48h mais 72h pour annoncer son intention de se mettre en grève, rigidifiant encore un peu plus les règles pour les salariés d'user de leur droit de grève.

Cette loi n'a pas pour ambition de réduire la place de la voiture et du camion, ni celle de développer une offre alternative aux transports routiers. L'avenir du ferroviaire, qui apparaît comme une réponse attractive aux enjeux écologiques et ainsi diminuer durablement les émissions de GES, désengorger des routes, baisser de l'accidentologie en utilisant quasi exclusivement une énergie décarbonée, n'est pas la priorité du Gouvernement.

A contrario, les plates-formes de co-voiturage ont tout à gagner, elles pourront recevoir des subventions publiques si l'AOM en décide ainsi. Le patronat routier, quant à lui, se voit toujours exonéré de la hausse de la contribution carbone, ainsi qu'une partie de la TICPE.

Forfait mobilité

Le texte crée notamment un «forfait mobilités durables». Les employeurs qui le souhaitent pourront rembourser à leurs salariés un montant maximum de 400 euros par an, exonéré de charges sociales et fiscales, pour encourager les déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage, cumulable avec la prise en charge de l'abonnement transport en commun. La ministre a précisé que des négociations étaient en cours pour le rendre «plus systématique». «Un certain nombre de sujets devront être approfondis à l'Assemblée nationale», a-t-elle également indiqué, citant notamment la question du financement et des services de nouvelles mobilités.

Des logiques de démantèlement similaires pour les secteurs du maritime, du fluvial et de l'aérien

Sur le maritime et le fluvial, la logique réside elle aussi dans une démarche de libéralisation du secteur, ainsi qu'un assouplissement des règles de sécurité ou encore d'une gouvernance excluant une gestion par l'Etat. C'est la confirmation de la création de l'établissement fluvial Seine Nord Europe, c'est une réforme des Grand Port Maritime et de leur périmètre, etc.

Les assises de l'aérien, viennent de se conclure. Bien que ce secteur fasse partie intégrante des transports, il fait l'objet d'un traitement à part. Mais la démarche du Gouvernement s'inscrit dans une politique de libéralisation et de volonté d'assouplir les règles sociales.

Les infrastructures

Il fixe à nouveau la priorité pour les dix prochaines années aux transports du quotidien et à l'entretien des réseaux existants. C'est un minimum ! Le niveau de l'infrastructure est un niveau tel que si cela n'avait pas été une priorité, nous constaterions une amplification des désordres. Son financement sera capital. Pour la CGT, les recettes de la TICPE, Taxe Environnementale issue des produits énergétiques, doivent intégralement participer à la transition écologique.

S'agissant des autres projets d'infrastructures, il est réaffirmé l'engagement de l'État dans la réalisation de la liaison Lyon-Turin et ajouté l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

A propos du financement des infrastructures, c'est la création de l'AFIFT, guichet unique, de financement des projets d'infrastructures. Sa gouvernance manque cruellement de démocratie et les recettes de cette agence - pour exécuter le programme décennal de financement d'infrastructure arrêté - souffrent déjà d'un manque de 500 millions annuels sur les 2,3 milliards nécessaires annuellement. Ce budget est enfin loin de répondre aux urgences en matière de qualité de nos infrastructures quels que soient les modes de transports.

Les autres volets contenus dans le projet de loi

Développement de l'usage du vélo avec création de pistes cyclables qui seront essentiellement financées par les communes, le budget de l'Etat représentant 350 millions d'euros sur 7 ans, marquage obligatoire pour lutter contre le vol des vélos, obligation pour SNCF et RATP de réaliser des stationnements sécurisés avant 2024.

Pour encourager le déploiement des véhicules électriques, le pré-équipement de bornes de recharge dans tous les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés et l'équipement de tous les parkings de plus de 20 places des bâtiments non résidentiels pour 2025. Enfin, le Sénat renforce les obligations de « verdissement » des flottes d'entreprises, VTC, taxis et loueurs automobiles.

Le texte habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour encadrer l'essor des véhicules autonomes. Cette nouvelle technologie est dorénavant maîtrisée. Il

demeure à l'expérimenter dans un milieu ouvert, dans des flux de déplacement où les véhicules autonomes avec les autres cohabitent entre eux, pourvu d'une multiplication d'itinéraires et de changements de direction importants. Leur volonté est d'aller vite, il concerne tous les trafics, marchandises et voyageurs, véhicules particuliers et PL. Mais le résultat attendu en milieu ouvert sera-t-il plus efficace en matière de régularité, de sécurité mais aussi d'un point de vue économique ? Quelle cohabitation entre des véhicules autonomes avec les autres ? Autant de sujets qui nous interpellent.

Les partages de données et digitalisation sont un volet de la loi qui revêt des enjeux commerciaux importants. Une large place est donnée aux Start Up de disposer de ces données gratuitement ou à très faible coût. Elles pourront ainsi les utiliser pour leur business. Enfin, l'utilisation de ces données pose la question du droit et des libertés individuelles.

Les communes pourront mettre en place des Zones à Faibles Emissions (ZFE) interdisant la circulation de certains véhicules dans certaines zones et à certaines heures. Les collectivités pourront également réserver des voies de circulation, de voies express ou autoroutes sur le même principe.

À l'issue de 6 jours de discussions repartis sur deux semaines de travail parlementaires, le texte, amendé par les sénateurs, a été voté par 248 voix (LR, centristes, RDSE à majorité radicale, LREM, Indépendants) contre 18 (CRCE à majorité communiste) et 79 abstentions (PS).

Il va poursuivre son parcours parlementaire à l'Assemblée Nationale, en mai en commission et en juin dans l'hémicycle, dans l'objectif d'une adoption définitive en juillet. Il nécessitera véritablement une intervention des salariés et des usagers afin de faire changer le cours des choses.

Pour la CGT, la question de l'organisation des transports nécessite une maîtrise de la puissance publique dans une gestion démocratique. Il s'agit de repenser toute la chaîne de transport, de la production à la consommation. L'avenir de la planète, les enjeux sociaux et climatiques ne doivent pas être laissés aux seules mains du capital. La note qu'il laisse à l'état du monde et qu'il tente de faire payer par le contribuable démontre s'il en était toute la véracité des propositions formulées par la CGT basé sur le principe universel de l'intérêt général.



LA NAVIGATION AÉRIENNE

Un service minimum très favorable... au trafic



Depuis 1984, et après une longue période où les personnels de la navigation aérienne ont été totalement privés de droit de grève, une loi instaurant un service minimum a été votée au Parlement. Les objectifs alors affichés (et toujours valables) étaient d'assurer en toutes circonstances :

- la continuité de l'action gouvernementale et l'exécution des missions de la défense nationale ;
- la préservation des intérêts ou besoins vitaux de la France et le respect de ses engagements inter-nationaux, notamment le droit de survol du territoire ;
- les missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens ;
- le maintien de liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse, des départements et territoires d'outre-mer et de Mayotte ;
- la sauvegarde des installations et du matériel de ces services.

Ainsi, une liste de terrains où le service de contrôle d'aérodrome doit être assuré a été définie, en plus de l'ensemble des centres de contrôle en route amenant parfois plus de 50% de l'effectif présent à être privé du droit de grève. Les ingénieurs chargés de la maintenance opérationnelle des installations de ces organismes doivent également demeurer en fonction.

Ce service minimum a été conçu pour assurer le service à une liste de vols donnée et fixée la veille.

Ce principe de gestion s'est avéré difficile à mettre en œuvre et peu flexible aux aléas de mise en œuvre (comme une panne d'un avion ou l'indisponibilité d'un équipage par exemple), il a donc été rapidement abandonné sans être remplacé dans les textes réglementaires.

Depuis, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) se sert de l'absence de référence pour pousser les curseurs de plus en plus loin, transformant le service minimum en service quasi normal.

En effet, il est difficile de sortir du mode service minimum quand plus de 50% des agents y sont soumis (on n'est pas sûr d'avoir au moins autant de non-grévistes pour assurer le service).

Force est de reconnaître que lorsque le dispositif de service minimum est mis en place, il entraîne automatiquement des retards. (Le temps de constater l'arrivée effective des personnels de service, ce qui conduit le SNCTA, syndicat corporatiste et cogestionnaire, à critiquer largement l'usage du droit de grève.)

Par ailleurs, faire travailler ensemble, non-grévistes et « astreints » peut s'avérer dangereux lorsqu'un ou plusieurs agents astreints soutiennent la grève.

Depuis 2007, des agents ont été classés fonctionnaires d'autorité (les chefs de tour/salle qui sont aussi contrôleurs et responsables opérationnels sans être supérieurs hiérarchiques de leurs collègues), diminuant encore le nombre d'agents ayant le droit de grève.

Les objectifs de la loi ont aussi été tordus pour assurer le service sur des aérodromes non soumis à service minimum, lors d'événements relevant des « intérêts de la France » comme le Grand Prix de France de Formule 1 ou le pèlerinage de Lourdes.

Vers l'ajout de la loi Diard

Malgré ce dispositif qui est le plus favorable à l'écoulement du trafic en Europe, les compagnies aériennes sont parties en croisade pour réduire encore le droit de grève des contrôleurs aériens français. Pourtant, les retards liés aux grèves du contrôle aérien au niveau européen représentent 1% du total des retards en Europe. En revanche, plus de 50% de ces retards sont imputables aux compagnies aériennes elles-mêmes.

Sous cette pression, la Commission Européenne a publié un document recensant les « meilleures pratiques » de limitation du droit de grève et demandant aux États membres de les mettre en œuvre.

Quelques semaines plus tard, des sénateurs LR ont déposé une proposition de loi pour ajouter au service minimum - décrit ci-dessus - l'obligation de déclaration individuelle de participation à la grève avec un délai augmenté d'un jour par rapport aux conditions de la loi Diard, soit avec 72 heures de préavis.

Cette proposition amendée a été adoptée en première lecture au Sénat malgré un avis réservé de la Secrétaire d'État aux Transports.

Depuis, le Gouvernement semble avoir changé d'avis et a annoncé aux organisations syndicales sa volonté de négocier les conditions de mise en œuvre de la loi Diard à la DGAC.

En lien avec l'ETF (la Fédération Européenne des travailleurs des Transports), dont l'USACcgt assure la présidence du comité des personnels de gestion du trafic aérien, une campagne de défense du droit de grève a été mise en place avec, notamment une pétition en ligne sur www.atcorights.org. En point d'orgue de cette campagne, la manifestation du 27 mars à Bruxelles a été l'occasion de gagner en visibilité sur cette question.

Et l'Europe prépare l'avenir...

Les menaces sur le droit de grève ne sont pas les seules sources d'inquiétudes des agents de la DGAC. Depuis une dizaine d'années, l'essentiel des changements dans le domaine de l'aviation civile vient de Bruxelles et c'est,



encore une fois, de l'Europe que viennent les menaces en cours.

Au moment où les Parlementaires s'intéressent plus à leur réélection (rappelons au passage que le Parlement Européen n'a jamais connu d'alternance politique depuis sa création), la Commission Européenne et sa tripotée de bureaucrates préparent le prochain mandat.

Un groupe de personnes « sages » a été mis en place pour conseiller la Commission Européenne sur le futur paquet Ciel Unique, nom des législations successives dans le domaine de l'aviation civile.

Pour aider ces « sages », le programme de recherche européen nommé SESAR a été chargé de réaliser une étude sur l'architecture de l'espace aérien.

Cela s'est fait sous la pression des compagnies aériennes qui accusent le système de contrôle aérien de tous les maux alors que celui-ci ne représente que 6%, en moyenne, du prix d'un billet d'avion.

Compagnies et avionneurs annoncent une augmentation du trafic de 50% en 15 ans en Europe et Eurocontrol, qui gère le réseau européen de routes aériennes, promet que cela amènera à un retard moyen par vol de 8,5 minutes (contre moins d'1,5 en ce moment) lié au contrôle aérien.

Les résultats de cette étude ont été présentés début mars. Au milieu d'un chapelet de mesures totalement irréalistes comme la standardisation de l'espace aérien ; pour qu'au gré de leur disponibilité les contrôleurs puissent assurer le service au-dessus de la France puis l'heure suivante au-dessus de la Bulgarie et inversement.

La proposition qui cristallise le plus de craintes est celle de créer un marché des données de l'aéronautique. Un ou plusieurs prestataires centraliseraient les données des plans de vols actualisés, les données de surveillance radar, celles de communication avec les avions et celles de navigation puis les commercialiseraient aux prestataires de contrôle aérien.

Appliqué à la DGAC, ce principe mettrait un terme à une organisation intégrée au sein d'une administration d'État chère à l'USACcgt. Cela privatiserait une partie de l'activité, forcerait une bonne partie du personnel à une mobilité non choisie, voire à changer d'employeur.

Malgré tout, l'USACcgt, au sein d'ETF, met tout en œuvre pour garantir la pérennité d'une DGAC unie (prestation de service et autorité de surveillance) dans la fonction publique d'État.

Privatisation ADP : Manque de sincérité et méconnaissance



Par ailleurs, ADP est aujourd'hui le garant de la sûreté aéroportuaire et a développé cette activité spécifique avec du personnel qualifié. Cette compétence rare, associée à une direction par l'État en sa qualité d'actionnaire majoritaire, assure une coordination et une compatibilité des actions de police. La disparition de l'État en qualité d'actionnaire ne manquera pas de porter atteinte à cette bonne coordination et peut ainsi avoir des incidences graves en termes de sûreté.

Enfin, la privatisation d'ADP, c'est une perte de recettes substantielles pour l'État français. Depuis plusieurs décennies, la croissance du transport aérien est largement, et de façon constante, supérieure à celle du PIB.

En France, comme partout en Europe, cette croissance devrait être de 2 % par an, d'ici à 2037. Cette tendance se répercutera sur le montant des bénéfices d'ADP, qui seront ainsi nettement supérieurs à la valeur des actions de l'État vendues demain grâce à la loi Pacte. Avec la privatisation d'Aéroports de Paris, le bien public est une nouvelle fois offert aux appétits privés, et de façon particulièrement généreuse.

Les premiers «bradés» dans les privatisations sont les salariés. La privatisation partielle d'Aéroports de Paris (ADP), en 2005, a d'ailleurs eu comme premier effet une baisse des effectifs. Sur ce point, l'exemple des autoroutes, souvent cité dans l'opposition à la privatisation d'ADP, est édifiant. Entre 2007 et 2017, les effectifs des autoroutes ont diminué de 24 % (source Asfa). Difficile de croire que la situation va s'améliorer chez ADP avec la loi Pacte. Le patrimoine d'ADP de 8600 hectares et son activité ont déjà une valeur considérable (16 milliards d'euros) et pousseront les futurs actionnaires à rentabiliser leurs investissements en taillant dans le vif des personnels.

Peu importe, selon le ministre de l'Économie et des Finances et les rapporteurs de la loi Pacte, puisque l'activité des aéroports parisiens se résumerait en effet aux boutiques de luxe, commerces duty free et aux hôtels ! C'est occulter le statut de l'entreprise, qui précise que la société ADP a pour objet d'assurer la construction, l'aménagement, l'exploitation et le développement d'installations aéroportuaires. Contrairement aux affirmations du Gouvernement, 60 % du chiffre d'affaires d'ADP est réalisé sur l'activité aéronautique. Entre 2016 et 2020, sur 5 milliards d'investissement, 3,5 milliards d'euros sont investis uniquement sur les installations aéroportuaires.

Manque de sincérité et méconnaissance du transport aérien: comment croire alors ce Gouvernement qui nous assure qu'il gardera et même renforcera son contrôle des aéroports?

La bataille contre la privatisation d'ADP se poursuit et le camp des opposants s'amplifie avec les 250 parlementaires qui exigent un Référendum d'Initiative Partagée. Il reste au Conseil Constitutionnel de statuer sur cette demande.

Conserver une maîtrise publique des aéroports, c'est défendre l'intérêt général.

Dernière minute : le Conseil constitutionnel a validé la 1^{re} étape du referendum d'initiative populaire sur la privatisation d'ADP. Il s'agit maintenant d'obtenir le soutien de 10% du corps électoral pour le déclencher, soit 4,7 millions de citoyens. On ne lâche rien et en campagne pour les 9 prochains mois ! Le site dédié est : www.referendum.interieur.gouv.fr

GRANDE AMERICA :

Le naufrage d'un système qui fait passer la rentabilité avant l'être humain, la sécurité et l'environnement



Dimanche 10 mars 2019, au large des côtes atlantiques françaises, un feu s'est déclaré dans un conteneur du navire « Grande America ». Suite à l'impossibilité de l'équipage d'éteindre l'incendie, l'évacuation du navire fut décidée sans dommages, heureusement, pour l'équipage. Depuis, ce navire a coulé par 4 000 mètres de fond et plus de 2 000 tonnes de carburant et des conteneurs chargés de produits toxiques et autres marchandises polluent l'Océan.

Ce dernier accident n'est pas un cas isolé et depuis plusieurs mois, nous assistons à une augmentation inquiétante de feux prenant dans des conteneurs sur les navires avec des conséquences souvent dramatiques pour les équipages (Maersk Homan en mars 2018) et pour l'environnement. En voici une illustration :

22/05/2015 : Maersk Karachi, incendie à Bremerhaven à quai, éteint par les pompiers après plusieurs jours d'intervention - capacité 6,674 TEU*.

09/05/2016 Safmarine Meru, construit en 2006, incendie après collision, explosion de conteneurs en mer de chine, plusieurs dizaines de conteneurs détruits.

15/06/2016, le CMA CGM Rossini, à quai à Colombo, au Sri Lanka. Le feu s'est déclaré en cale 5, alors que le

navire était en opération de chargement/déchargement dans ce même port. Les pompiers locaux ont participé à la lutte contre l'incendie. Déflagration avant que le feu ne se propage, un conteneur chargé de batteries au lithium à l'origine du sinistre.

01/09/2016 CCIN Arauco, incendie dans le port de HAMBOURG, incendie éteint par les pompiers de Hambourg - capacité de 9 000 TEU. Construit en 2015.

20/09/2016 : WHAN HAI 307, Incendie à quai à Hong-kong, plusieurs dizaines de conteneurs détruits, éteint par les pompiers après plusieurs jours d'intervention - capacité 2226 TEU.

05/04/2017, le MSC Daniela, 14 000 EVP a été victime d'un important incendie dans les conteneurs alors qu'il se trouvait à 120 milles du port de Colombo, au Sri Lanka.

06/03/2018, MAERSK HONAM, au large de l'Inde en mer d'Arabie, plusieurs morts (4 marins disparus) et plusieurs centaines de conteneurs brûlés. Navire de moins d'un an. Malgré l'intervention des coast guards indiens et de plusieurs remorqueurs, le navire a brûlé durant plusieurs jours avec des fumées très toxiques (toute la partie AV va être remplacée en Corée).

19/03/ 2018, Maersk Kensington construit en 2007, capacité 6 188 TEU, plusieurs dizaines de conteneurs en feu au large de la péninsule arabique.

06/01/2019, HL YANTIAN EXPRESS construit en 2002, capacité 7510 TEU, incendie dans l'Atlantique au large du Canada, plusieurs centaines de conteneurs en feu. Incendie éteint après intervention de 2 remorqueurs de sauvetage avec des moyens de lutte très importants. 198 conteneurs «les plus susceptibles» d'être totalement détruits par le feu et 460 autres qui ont été empilés dans le voisinage de l'incendie devront être inspectés.

31/01/2019, APL Vancouver, avec 6200 conteneurs à bord - capacité 9 200 TEU, plusieurs dizaines de conteneurs en feu au large du Vietnam, intervention des coast guards vietnamiens avec évacuation d'une partie de l'équipage, navire en route vers Singapour.

10/03/2019 GRANDE AMERICA DWT 27965, 214 m de long et 32 de large - pavillon italien. Incendie dans les conteneurs sur le pont le 10 /03/2019 dans le golfe de Gascogne évacuation de l'équipage et malgré intervention de l'Abeille - basée à Brest - avec ses moyens de lutte incendie, le navire coule mardi après-midi par plus de 4000 m de fond avec tous les risques de pollution prévisibles (combustible FO 2, produits dangereux dans les conteneurs...).

Les autorités internationales doivent absolument prendre des dispositions réglementaires pour renforcer le contrôle des marchandises se trouvant dans les conteneurs !

La CGT demande à ce que la France prenne une position claire auprès de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) et l'EMSA (Agence Européenne pour la Sécurité Maritime) pour :

- Contrôler le contenu des conteneurs ;
- Intensifier les contrôles notamment pour les navires avec des pavillons de complaisance afin de sécuriser le transport de produits dangereux ou de lutter contre le transport de produits illégaux et de lutter contre le dumping social.

La CGT demande également à ce que la France intervienne auprès de l'Europe afin que tout navire contrôlé dans les eaux européennes, ayant subi deux détentions dans un port par les autorités, soit banni des eaux européennes même si ce navire venait à changer de nom ou de pavillon.



L'Europe doit :

- Intensifier le contrôle des navires dans le cadre du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port ;
- Lutter contre les navires de pavillon de complaisance dépendant souvent de compagnies européennes bénéficiant des aides d'Etat alors qu'elles organisent dumping social et environnemental à travers le monde.

Le transport maritime représente 90% du transport mondial des marchandises. Les pouvoirs publics doivent prendre leurs responsabilités pour la régulation de ce secteur.

Pour la CGT, ces incendies se déclarant dans des conteneurs sont la conséquence d'un manque de réglementation mondiale obéissant au diktat de l'économie ultralibérale. Ainsi, les chargements sont effectués sans aucun contrôle réel des produits chargés, ni contrôle d'incompatibilité entre certains produits dangereux en cas de rupture d'emballage. Aujourd'hui, le seul contrôle qu'impose la réglementation est la pesée des conteneurs (convention internationale Solas - chapitre VI, règle 2).

Ce manque de contrôles est un risque évident pour la santé des équipages mais aussi pour les dockers, douaniers et le personnel souvent en contrat précaire travaillant sur les plateformes logistiques et en contact régulier avec des produits et gaz toxiques. Nous ne sommes pas à l'abri que des feux dans les conteneurs se déclarent sur des aires de stockages portuaires, dans des entrepôts ou lors du transport par poids lourd ou par train qui traverseraient des agglomérations. Les conséquences seraient sûrement très graves pour les salariés et les habitants (explosions, incendies, dégagement de gaz toxiques, pollution).

TEU* : Conteneur (20 pieds).

NON au CDG Express,

ni en 2024, ni en 2025, un projet totalement déconnecté des réalités que vivent au quotidien les usagers et les cheminots des Transports de l'IDF.



Alors qu'il ne se déroule pas un jour sans qu'un événement vienne perturber l'exploitation des lignes et des gares Transilien en IDF, générant retards, suppressions et trains surchargés, le Gouvernement a fait son choix. Il privilégie le lancement des travaux du CDG Express pour quelques 17 000 usagers attendus à son ouverture en 2024, contre les 900 000 usagers de la ligne B au quotidien actuellement.

La priorité donnée à la réalisation du CDG Express, train direct entre Paris et l'aéroport, sur les autres projets de modernisation des lignes ferroviaires du quotidien, soulève un vent de fronde et de colère, avec raisons, de personnalités et d'usagers de tous horizons.

Face à cette colère, le Gouvernement au travers d'une mission pilotée par le préfet de région d'IDF a conduit une concertation avec les différents acteurs sur la pertinence du projet pour donner l'illusion d'une décision partagée. Mais ils n'ont qu'un seul objectif, celui de réaliser le CDG Express pour les JO.

Il faut mettre fin à cette mascarade d'autant que la ligne 17 du Grand Paris Express est prévue de desservir l'aéroport de Roissy CDG. A qui profiterait ce financement public ? Le montage financier est ainsi fait que c'est l'Etat qui emprunte auprès des banques les 1,7 Mds€ nécessaires et c'est encore lui qui est garant des pertes d'exploitation du CDG Express jusqu'en 2030. ADP et SNCF apportent les 400M€ manquants pour boucler le budget des 2,1Mds€

Parallèlement, les travaux de modernisation des lignes et du matériel existant, qui ont souffert d'un manque d'investissement durant ces 20 dernières années en subissent à nouveau les conséquences. Il faut réorienter le budget du CDG E vers ceux des transports du quotidien.

La croissance chaque année de la fréquentation des transports en IDF est très forte (+ 30% en 10 ans) et les besoins vont continuer à croître en raison des choix politiques qui sont pris dans le cadre de la logique de

métropolisation en créant des pôles de compétitivité et en amplifiant encore plus la déconnection des lieux de travail à ceux des lieux d'habitation ou encore en raison de la cherté des loyers imposant aux habitants de s'éloigner de Paris. Cette tendance est confirmée par les relevés opérés sur le RER B. Selon les derniers comptages réalisés en 2018/2019 le RER B transporte actuellement en moyenne journalière 983 000 usagers. C'était 870 000 en 2014 soit une hausse de plus 113 000 usagers.

L'Etat s'est engagé à réduire les pollutions et les émissions de GES contenus dans les dispositions issues de la COP 21. Le secteur des transports notamment routiers, représente à lui seul près d'un tiers des émissions de GES. Un développement et une modernisation des transports collectifs ferroviaire du quotidien et de qualité sont des réponses majeures pour réduire la facture carbone et préserver ainsi la planète.

Si les transports du quotidien sont une priorité, alors il s'agit de répondre aux urgences du quotidien.

Pour la CGT, la priorité doit être axée sur la réalisation des travaux de modernisation des lignes existantes et à celles programmées dans le cadre du Grand Paris Express. Les délais doivent être tenus dans des conditions de réalisation qui assurent un **haut niveau de garanties sociales pour les travailleurs du rail et ceux du BTP.**

Pour la CGT, dans une région au bord de l'asphyxie, la priorité doit être donnée aux transports collectifs dans le cadre d'un renforcement de services publics accessibles à tous.

Pour la CGT, accroître le report modal et augmenter le débit et la fluidité des circulations du Transilien, imposent le doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord des lignes du RER B et D. Les prévisions de fréquentation journalière de ces 2 lignes en 2025 sont de l'ordre de 2 millions d'usagers contre 1,5 million actuellement.

Pour la CGT, répondre durablement aux usagers du quotidien et à ceux de l'aéroport, c'est :

- Réaliser la boucle du RER B entre les deux branches de la ligne entre Mitry-Claye et l'aéroport CDG ;
- Réaliser la totalité de la ligne 17 du Grand Paris Express ;
- Améliorer le cadencement de la ligne K ;
- Investir dans du matériel deux niveaux afin d'augmenter la capacité d'accueil ;
- Créer un atelier pour la maintenance du matériel à Mitry ;
- Préserver la capacité des points de garage des rames sur les terminus ;
- C'est réhumaniser les gares et les trains, renforcer les personnels de maintenance RATP et SNCF.

C'est la priorité pour répondre à l'intérêt général, aux transports du quotidien de qualité et aux enjeux sociaux et environnementaux, c'est vital !

Le MIN de Rungis n'aura plus aucun train de Fret



La direction de Fret SNCF vient d'annoncer la fin du train primeurs Perpignan-Rungis. Ce train qui dessert le Marché d'Intérêt National (MIN), 1^{er} marché de produits frais au monde, avec 1,73 million de tonnes traitées en 2017. **Ce non sens économique est à l'opposé des mesures à prendre en urgence pour répondre aux défis écologiques.** Le transport est responsable d'un tiers des émissions totales des GES, pourquoi alors ne pas contraindre les acteurs économiques d'utiliser le rail, solution qui participe au report modal et à l'abaissement des émissions de GES ?

Le matériel roulant spécialisé doté de véhicule réfrigéré a atteint un niveau d'obsolescence avancé en raison d'une absence régulière de maintenance dans une logique court-termiste de baisse des coûts de production. L'avenir de ce train est conditionné à l'investissement de nouveau matériel représentant 25 millions d'€ que Fret ne veut pas assumer.

En mai 2010, après une longue bataille, le MIN inaugurerait la rénovation complète du terminal ferroviaire réfrigéré en mesure d'accueillir l'arrivage par le rail de 400 000 tonnes de fruits et légumes doublant ainsi sa capacité initiale. Cette modernisation a été financée par 4 acteurs : la région IDF, le département du Val-de-Marne (6,5 millions d'€ chacun) et par la SNCF et la Semmaris, qui est la société gestionnaire du MIN (3 millions d'€ chacun).

Est-ce que cet investissement de 19 millions d'€ réalisé en 2010 est voué à l'abandon ? C'est inadmissible ! La Ministre des Transports et le Ministre de la Transition Écologique et Solidaire doivent prendre les dispositions ad hoc qui correspondent aux déclarations du Gouvernement et du Président et aux engagements issus de la COP 21.

Les premiers résultats d'une enquête du CGDD portant sur les entrepôts et les établissements de la logistique précisent que seulement 8 % des entrepôts déclarent disposer d'une installation qui est reliée au ferroviaire mais seule la moitié des entrepôts déclarent l'avoir utilisée. Le MIN de Rungis va-t-il s'inscrire dans cet alarmant constat ? Le MIN de Rungis qui dispose d'installations embranchées avec le rail doit maintenir et développer le trafic des marchandises par train. Le train primeur de Perpignan doit continuer à vivre, le 2^e train supprimé en 2017 doit même revenir. Une étude doit être également conduite pour remettre en service le chantier multi-technique pour la reprise de l'activité du transport combiné, qui pourrait être relié avec les ports des façades maritimes.

Développer le transport de Fret ferroviaire pour réduire les congestions routières et réduire les émissions de GES doit être déclaré d'utilité publique.

Le train à hydrogène est-il une solution d'avenir qui répond à l'intérêt général ? Pas si sûr !



A l'origine de cette mutation énergétique dans le ferroviaire, un constructeur, Alstom, et un député chargé d'une mission parlementaire encouragent la mutation du parc d'automoteur diesel par des automotrices fonctionnant à l'hydrogène.

Ces derniers s'inscrivent dans une logique de verdissement du parc TER en opposition avec l'utilisation du diesel.

Le projet de ce nouveau matériel s'inscrirait sur une solution bi-mode : électrique/hydrogène, permettant ainsi de décarboner l'énergie finale. C'est ce côté verdissement qui séduit les autorités organisatrices pour expérimenter ces nouveaux types de matériel sur les lignes ferroviaires.

Mais à ce jour, pour produire de l'hydrogène il est nécessaire d'utiliser une énergie carbonée annihilant d'autant l'ambition d'abaisser l'empreinte carbone et les émissions de GES. Sans compter que le réseau de distribution est

quasi inexistant, hormis à disposer de citerne en proximité des installations ferroviaires et que cet hydrogène soit produit lui-même en proximité pour respecter la logique de circuit court et ainsi réduire effectivement l'empreinte carbone.

Définir l'empreinte carbone implique de prendre en compte l'ensemble du processus d'utilisation de la production de l'énergie, de la matière première jusqu'à son utilisation finale. C'est ainsi qu'est défini l'empreinte carbone. In fine, des énergies qui semblent être propres, ne le sont pas autant qu'on nous le présente.

Si cette énergie peut être une réponse intéressante dans le cadre d'une politique tournée vers un mix énergétique, tel que le propose la CGT, il semble que l'urgence se situe dans des applications prioritairement des véhicules routiers et non pour celle du ferroviaire.

En effet, selon le rapport du député Simian, il motive son analyse et milite pour un déploiement de train à hydrogène sur le fait que l'énergie diesel représente 20% des circulations TER. Si en terme de circulation le chiffre est significatif, il ne l'est plus en matière d'émission de GES. A titre de comparaison, il ne représente plus que 500.000 tonnes équivalent CO2 en 2017 contre 130,4 millions de tonnes de CO2 pour le mode routier selon le rapport des comptes transports de la Nation 2018 (tableau ci-dessous).

	Niveau en millions de tonnes équivalent CO2			Evolution
	Niveaux			Evolutions en %
	1990	2016	2017	1990/2017
Transports National	122,3	137,3	137,9	12,8
Routier	114,3	130,0	130,4	14,1
Autres modes	7,9	7,4	7,5	-6,0
Ferroviaire	1,1	0,5	0,5	-56,8
Fluvial Français	0,8	1,1	1,2	51,4
Maritime Français	1,7	1,0	1,0	-40,1
Aérien Français	4,3	4,7	4,8	9,9
Hors bilan				
Maritime international	7,9	5,0	Non dispo	-37,2
Aérien international	8,5	17,2	Non dispo	101,3

A la lecture de ce tableau on peut se rendre compte que la priorité du développement à l'hydrogène ne se situe pas sur le mode ferroviaire. La baisse du niveau des émissions de GES serait à la marge.

L'un des principaux leviers qui permettrait durablement de réduire les émissions de GES consisterait à conduire une politique de report modal vers le ferroviaire en complémentarité avec l'ensemble des modes de transports.

Pour réorienter cette politique de report modal, il est nécessaire de maintenir à un haut niveau de performance de l'ensemble du réseau ferré, ces infrastructures, de la voie comme de la caténaire. Certains élus sont poussés par des constructeurs qui ont pour ambition de proposer des solutions « écologiques » dans un cadre de budget contraint, de décentralisation toujours plus importante de la responsabilité transport mais sans les budgets de l'Etat qui accompagnent cette décentralisation. Dans un contexte où la Loi des Mobilités permettrait aux régions de gérer directement les lignes régionales (plus communément appelées « petite lignes » ou « desserte fine ») qui sont des lignes structurantes et mailler avec le réseau principal. C'est cet ensemble qui forme le réseau ferré national et qui est essentiel pour mener une politique de transport cohérente de service public se souciant de l'intérêt général. Certains élus pourraient être tentés, aidés par SNCF Réseau, au-delà des lignes non électrifiées, de se passer de la caténaire jugée trop lourde et trop coûteuse pour maintenir son entretien. Le train à hydrogène apparaît ainsi comme la solution.

Des projets d'électrification de lignes ou d'abandon de la maintenance de la caténaire pourraient voir le jour, privant des capacités de report modal pour le Fret ferroviaire. A ce jour, il n'existe aucune locomotive Fret fonctionnant à l'hydrogène, suffisamment autonome pour des longues distances, ni suffisamment puissante pour tracter des trains lourds.

Une politique de transport ne peut pas être conduite sur des temps courts. Les investissements nécessaires sont incompatibles avec les temps courts attendus par le capital tout comme les réponses à apporter aux exigences climatiques.

Alors la solution serait de conduire une politique publique de transports, prenant en compte l'ensemble des paramètres économiques, sociaux et environnementaux. C'est le concept CGT de développement Humain Durable.

Ne laissons pas le capital s'occuper de l'avenir de notre planète. Il considère les questions environnementales comme une contrainte et un coût qu'il n'a pas à supporter.

Pour la CGT, l'intérêt général et la réponse aux besoins, sont notre priorité !

Car Macron, un échec annoncé



En août 2015, Macron alors Ministre de l'Economie crée le Service Librement Organisé (SLO) de voyageurs interurbain des Autocars. Au point de départ de cette libéralisation du marché, ils sont 5 acteurs. A peine 4 ans plus tard, ils ne sont plus que deux.

Cette année, la SNCF vend OuiBus à Blablacar et Flixbus vient d'annoncer le rachat de Eurolines. Au passage, les salariés ont été les premiers à en payer les pots cassés.

Si la croissance de l'activité des autocars est importante, dopée en 2018 par le conflit des cheminots qui s'opposaient à la réforme du système ferroviaire, ce modèle économique qui ne survit que par des subventions publiques n'apporte aucune efficacité sociale, encore moins environnementale.

Directement en concurrence avec le train, l'usager utilise ce mode de transport principalement pour des raisons budgétaires et certainement pas pour raccourcir les délais de trajet du point de départ au point d'arrivée, le train de ce point de vue est plus rapide. La SNCF ne se prive pas pour organiser sa propre concurrence sur l'ensemble des lignes (TGV, Intercités et TER). Le manque à gagner, selon le rapport d'activité 2017 de l'Arafer, s'élèverait pour les comptes d'activités ferroviaires de la SNCF à une perte se situant entre 50 et 100 Millions d'€ (le cabinet Adetec l'estime à 77 millions d'€) dont 70% le serait pour la seule activité TGV.

Ajoutons à cela le coût pour la collectivité de la création, en 2015 par la SNCF et son Président Pépy, de OUIBus. C'est de 350 millions d'€ d'argent public qu'aura bénéficié OUIBus durant 4 années. Jamais cette filiale d'autocars n'a dégagé de bénéfice. Ce modèle économique, dénoncé par la CGT depuis son origine parce qu'il ne répond pas

aux besoins ni à l'intérêt général, aura par contre contribué à affaiblir et à mettre en concurrence les salariés des différentes activités de transports.

L'autre impact économique concerne encore la Nation et les collectivités. Il s'agit de l'usure prématurée des routes avec la multiplication des autocars qui, doit-on le rappeler, usent 10 000 fois plus la chaussée qu'une voiture. Ainsi, le budget à consacrer à l'entretien du réseau routier non concédé progresse. Selon une étude réalisée en 2016 par le cabinet Adetec le montant des dépenses publiques en faveur du SLO correspondant à l'usage des routes a été de 15,6 millions d'€.

L'autre externalité transport non négligeable est celui du coût environnemental. Toujours selon ce même cabinet d'experts, le surcroît de consommation de pétrole dû aux cars SLO est passé de 4 800 tonnes à 8 000 tonnes et celui des émissions de CO2 est passé de 21 000 tonnes à 35 000 tonnes soit un coût pour la collectivité de 1,7 million d'€.

Au final, si les transporteurs devaient payer le juste coût du transport, ils devraient augmenter de 20% les tarifs d'accès des autocars aux usagers.

Alors, on en parle quand de ce scandale d'Etat, à l'heure où il faut réduire la place des émissions de GES ?

Le SLO doit payer le juste coût du transport tout comme le transport routier de marchandises. Ainsi, on jugerait de l'efficacité économique des différents modes de transport et la logique de complémentarité prévaudrait sur la seule logique des actionnaires.

Les saisonniers



Saisonniers, des personnels qui doivent être logés dignement.

La CGT se bat pour des conditions décentes et des moyens de contrôle. La saison hivernale se termine et il est temps de faire un état des lieux de la profession. Ils sont plus de 150 000 rien qu'en Auvergne Rhône Alpes qui, l'hiver, font tourner l'activité ski.

10 % d'entre eux travaillent dans les entreprises de remontées mécaniques et de services des pistes. Transportant des personnes, ces entreprises font partie de l'activité transport.

Cet hiver a malheureusement été marqué par de nombreux accidents mortels que cela soit de pisteurs qui effectuaient leur métier de sécurisation des pistes, ou plus largement de saisonniers dans leur logement comme l'incendie de Courchevel où il y a eu deux morts et 4 blessés graves.

Sur le sujet du logement, c'est une question fondamentale et toujours mise en avant pour venir travailler en station. Cette situation entraîne de nombreux emplois non pourvus.

Des conditions de logement trop souvent indignes

Si les conditions d'hébergement sont - dans un certain nombre de cas - correctes, ou tout au moins conformes à la réglementation, pour autant, nous ne connaissons que trop

bien, et depuis trop longtemps, les conditions déplorables dans lesquelles peuvent être aussi logés les saisonniers qui viennent travailler l'hiver dans les grandes stations.

A quelques mètres des hôtels 4 ou 5 étoiles, où le prix d'une seule nuit peut se compter en milliers voire en dizaine de milliers d'euros, les travailleurs de l'hiver sont parfois condamnés à loger dans des conditions lamentables du point de vue de la dignité humaine (locaux sales, trop petits, mal aérés, surpopulation, absence d'intimité...) quand ce n'est pas du point de vue de la sécurité. Depuis des années, nous ne cessons de le déplorer.

Force est de constater que les pouvoirs publics, en premier lieu desquels la Préfecture, les mairies, le ministère du travail, ne semblent pas avoir pris la mesure du problème. Le nombre de logements est de toute façon très largement insuffisant pour accueillir les saisonniers.

Une réglementation obsolète et insuffisante

Même en respectant le Code du travail, il est encore possible de loger des saisonniers jusqu'à six par chambre, dans six mètres carrés par personne, parties communes comprises.

Aucune disposition du Code du travail ne précise le mobilier nécessaire. Les parties communes (douches...) peuvent être mixtes. Au XXI^e siècle, ce n'est plus admissible ! Les contrôles effectués par l'inspection du travail ne peuvent l'être que sur la base de cette réglementation.

Par ailleurs, s'agissant parfois de locaux extérieurs à l'entreprise, comme c'était le cas en l'espèce à Courchevel, les textes ne donnent pas clairement compétence à l'inspection du travail pour contrôler des risques tels que l'incendie ou l'évacuation.

Aucune disposition légale ou réglementaire ne prévoit non plus l'organisation de visites annuelles par les mairies comme pour les établissements recevant du public ni la délivrance d'agrément ou d'autorisation d'aucune sorte.

Aucune disposition ne permet non plus à l'inspection du travail d'imposer la fermeture d'un logement et/ou le relogement de saisonniers.

Nous proposons, concernant le logement, une réglementation basée sur l'accord logement saisonnier signé en Savoie en 2002 pour le logement neuf ou réhabilité avec des fonds publics. En effet, celui-ci oblige à une surface de 14 m² par personne et des dispositions sont incluses pour le confort minimum pour le salarié.

Des moyens de contrôle insuffisants

Pour autant que les inspecteurs du travail puissent accéder aux logements, ce qui n'est pas toujours le cas (encore faut-il, par exemple, que l'employeur ait déclaré l'héber-

gement collectif...), leur nombre est de toute façon très insuffisant. Encore faut-il dire qu'ils n'ont pas à contrôler que les seuls établissements saisonniers !

Pas de volonté politique

A noter que l'acte 2 de la Loi Montagne, votée en décembre 2016, prévoit que toute commune touristique conclut dans un délai de 2 ans soit avant la fin 2018, une convention avec l'Etat pour le logement de travailleurs saisonniers.

Le bilan fait par l'Etat indique qu'à fin 2018, sur 181 collectivités concernées sur le territoire national, seulement 4 communes (toutes de Savoie) ont signé une convention !

Il est vrai et « c'est ballot », les députés n'avaient pas prévu de sanctions pour celles qui ne faisaient rien !!! Et les députés « bienveillants » ont décidé de leur accorder une année supplémentaire...

**Et après, vous parlez d'égalité devant la loi !
Il n'y a que la neige qui tombe du ciel !**

**RIEN NE S'OBTIENT SANS LUTTER ET C'EST
EN ÉTANT UNIS QUE NOUS OBTIENDRONS
LES MEILLEURS RÉSULTATS.**

La vie des UIT en territoire

Conférence UIT Pays de Loire

Le 06 mars dernier, s'est tenue la conférence régionale de l'UIT Pays de Loire. Depuis sa mise en place en 2012, l'UIT PDL a permis de traiter les dossiers régionaux concernant les transports, trop souvent portés par les seules instances institutionnelles.

Cette conférence s'est déroulée en présence d'une trentaine de camarades des syndicats des transports, de secrétaires d'UD, de la secrétaire du Comité régional et de mandatés CESER. Elle est revenue sur le mandat passé et s'est projetée sur les ambitions qu'il reste à parcourir dans un contexte où le secteur est fortement bousculé par des choix politiques qui encouragent la concurrence des salariés, le dumping social et la baisse des subventions publiques des transports collectifs (TU, SNCF), à l'échelle

locale, régionale, nationale ou européenne. Pour autant, les participants reconnaissent tous l'efficacité et l'importance de disposer d'un tel outil, véritable lieu de convergence pour construire les revendications, les faire porter par toute la CGT, élever le rapport de forces du local au national pour construire l'action et les luttes revendicatives. Nous pouvons saluer le plein engagement de Xavier Dupeyroux sur ce mandat. Il va très prochainement passer le témoin, étant appelé à d'autres responsabilités. L'UIT Pays de Loire a démontré toute son utilité, les questions transports sont de plus en plus prégnantes dans notre société. Alors continuons à porter nos revendications construites dans la complémentarité des modes entre eux et non leur opposition et en y intégrant les enjeux sociaux et environnementaux basés sur notre concept de Développement Humain Durable.

Formation Transports UIT 2019



Cette formation Transports UIT qui est ouverte aux camarades en responsabilité au sein des fédérations qui composent l'UIT, mais aussi aux mandatés CESER et aux militants en charge des questions transports dans les comités régionaux, est composée de deux modules.

Le 1^{er} module s'est déroulé du mercredi 17 avril au vendredi 19 avril dernier. L'ensemble des domaines de transport était représenté. Composé de 11 stagiaires issus des secteurs du ferroviaire, des Transports Urbains, des Transports Routiers de voyageurs et de marchandises, de l'aérien et du maritime et des routes, ils ont permis d'apporter à l'ensemble du groupe, la richesse culturelle de nos métiers, de nos expériences, d'appréhender les enjeux et le rôle économique que représentent les transports de voyageurs et de marchandises dans notre quotidien.

Lors de ce 1^{er} module, les thématiques étaient consacrées à l'appropriation de l'état des lieux global dans les transports, les lieux de décisions et des politiques de transports, ainsi que notre outil UIT, lieu de confédéralisation de nos orientations et d'actions revendicatives.

Ce module s'est déroulé au sein de notre magnifique centre de formation CGT Benoît Frachon. Le lieu est pleinement adapté pour permettre à chaque stagiaire de mettre entre parenthèses son activité syndicale pour se consacrer totalement à la formation. Doté d'un matériel et de salle pédagogique permettant la présentation aisée des thèmes par les intervenants et le débat interactif, mais aussi disposant de salle annexe permettant les travaux de groupes, ce lieu met en confiance les stagiaires. Ce stage en internat permet également aux stagiaires de disposer sur place de l'hébergement et de la restauration pour l'ensemble des repas. Les soirées peuvent se prolonger au travers des soirées culturelles que l'équipe d'animation nous met à disposition.

Parce qu'il en faut pour tout le monde, l'accès à des livres, revues, des salles TV et des salles de sport sont également à disposition de chacun. Elles sont libres d'accès basées uniquement sur le respect et la confiance de chacun. Enfin, le centre dispose d'un « coinvival » permettant de prolonger les débats de la journée.

La totalité des 11 stagiaires se retrouveront lors du 2^e module qui se déroulera à nouveau au centre de formation CGT Benoît Frachon du lundi 02 au vendredi 06 septembre prochain. Ce module approfondira les enjeux transports dans sa dimension économique, sociale et environnementale avec l'apport de personnalités et d'intervenants extérieurs en plus de ceux de nos Fédérations.

Les dates de la session 2020 de la formation transport UIT seront connues lors du prochain numéro de notre bulletin.

