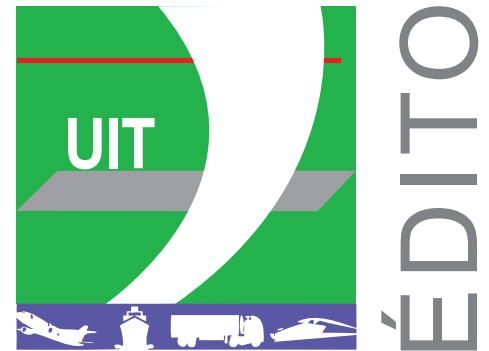


Edito	P 1
1 ^{re} séance - Rapport introductif	P 2
Débat général 1 ^{re} séance	P 5
2 ^e séance - Enjeux européens et internationaux	P 10
Débat général 2 ^e séance	P 12
2 ^e séance - Acte III de la décentralisation, enjeux territoriaux	P 17
Débat général 2 ^e séance	P 19
3 ^e séance - Outils UIT	P 22
Débat général 3 ^e séance	P 24
4 ^e séance	P 27
Conclusions	P 29



10^E CONFÉRENCE DE L'UIT

DYNAMISME, CONVERGENCE, RASSEMBLEMENT, MOBILISATION, ACTION ...

un outil UIT à l'offensive et force de propositions

Ce bulletin de l'UIT est consacré aux travaux de la 10^e conférence de l'UIT qui s'est tenue du 19 au 21 mai 2014, à Montreuil. Une conférence réussie, tant par la participation que par la richesse des débats permettant d'avoir des perspectives revendicatives appuyées par un appel à la mobilisation de l'ensemble des salariés des transports et des infrastructures. Il faut dire que cette conférence s'est tenue dans un contexte politique et social inédit, entre deux échéances électorales et avec un gouvernement qui se présente «de gauche» et mène une politique de droite, complice d'un patronat qui exulte et en redemande.

Une politique d'austérité imposant des reculs sociaux dans tous les domaines, digne des méthodes Thatcher des années 80 en Grande Bretagne, que confirme le nouveau gouvernement Valls II, à l'image de son discours devant les patrons du MEDEF.

C'est, certainement, ce qui conduit les salariés des transports et infrastructures à se mobiliser ces derniers mois et, particulièrement, depuis la tenue de notre 10^e conférence, comme à la SNCF où –malgré une puissante mobilisation d'intérêt général- le gouvernement est passé en force avec l'éclatement en 3 entreprises fragilisant, encore un peu plus, le système ; ou à la SNCM, là aussi une lutte de haut niveau pour s'opposer à la casse de l'entreprise au profit du low cost et pour assurer sa mission de service public de continuité, répondant de l'intérêt général.

A quelques jours du lancement de la 3^e conférence environnementale où, enfin, les transports feront l'objet d'une table ronde spécifique, la CGT est bien décidée à y porter -de façon offensive et avec l'appui des salariés- ses propositions.

En effet, il n'y a pas d'avenir économique, social et environnemental et pour un véritable report modal si nous

ne sortons pas de la pensée unique dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence ... Alors que nous avons besoin de complémentarité, de multimodalité, de maîtrise publique et de service public pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux.

Comme nous y invite la 10^e conférence de l'UIT, appuyée par une adresse aux syndiqués et une pétition nationale, l'heure est au rassemblement et à la mobilisation, la plus unitaire, pour ancrer un mouvement interprofessionnel dans le temps, pour exiger des augmentations de salaires, stopper les suppressions d'emplois et la précarisation des emplois, gagner des embauches pérennes, freiner la sous-traitance et mettre fin au dumping social, à la politique du bas coût (low cost), stopper l'abandon des missions publiques, les privatisations et les concessions et gagner une véritable complémentarité entre les modes de transports dans un concept de multimodalité, un renforcement de la maîtrise publique et du service public – tout en gagnant des moyens de financements publics pour la régénération, la modernisation et le développement des infrastructures.

Il nous faut, également, gagner le retrait des lois limitant le droit de grève et combattre les atteintes aux libertés syndicales qui se multiplient.

L'UIT et ses fédérations vont tout mettre en œuvre pour créer les conditions d'un puissant rapport de forces, seul à même de pouvoir gagner un véritable changement d'orientation politique dans l'intérêt des salariés et des citoyens comme nous y appel la confédération CGT.

Dominique Launay
Secrétaire général de l'UIT



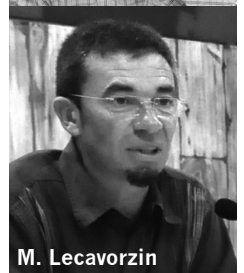
G. Garrel



N. Baille



J. Verité



M. Lecavorzin



J.Ph. Chateil



1^{RE} SÉANCE, présidée par Michel Le Cavorzin Secrétaire général de la Fédération des syndicats maritimes



Rapport introductif (Synthèse)

Dominique Launay

Le Contexte

La conférence se tient dans un contexte politique inédit à quelques semaines des élections européennes alors que le parti majoritaire au pouvoir vient de subir une défaite aux élections municipales. C'est une sanction des choix politiques faits pendant la première partie du quinquennat, et accentués par le Président de la République lors des vœux. La finance, version la plus violente du capital restant triomphante. Rajoutons la perspective de l'acte 3 de la décentralisation fidèle aux préconisations de l'Union Européenne. Face à l'aggravation de la situation sociale, nous avons besoin d'expressions claires et sans ambiguïté envers les militants et les salariés.

Depuis la dernière conférence en avril 2011, le changement c'est la continuité, les décisions ont porté reculs sociaux et austérité pour les peuples et les salariés alors que les employeurs ont empoché plusieurs centaines de milliards d'€ d'exonérations...au nom de l'emploi ! La règle d'or européenne corsète les budgets nationaux, le Mécanisme Européen de Stabilité (MES) impose l'austérité, la TVA antisociale transfère la charge des entreprises sur les ménages... Les «accords compétitivité/emploi» et la loi «sécurisation de l'emploi» organisent le chantage à l'emploi pour baisser les rémunérations, tandis que les effets néfastes des précédentes réformes des retraites sont amplifiés en 2013. A chaque étape, ce sont les mêmes organisations syndicales CFDT en tête avec la CFTC et la CGC qui soutiennent ces politiques antisociales.

La bataille des idées

Le combat idéologique est orchestré par le MEDEF avec sa campagne contre le coût du travail relayée par un gouvernement zélé qui, non content de baisser les charges patronales s'attaque pour la 1^{re} fois à celles des salariés. Dans ce cadre le pacte de responsabilité de 50 milliards d'euros d'économie crée une brèche décisive en transférant le financement d'une branche de la Sécu du salaire à l'impôt. C'est donc

d'une baisse de notre salaire -sa part socialisée- dont il est question. Car les charges sont des cotisations sociales, versées à la Sécurité Sociale, pour assurer la solidarité entre travailleurs, entre générations. Si nous ne menons pas la bataille, les autres aspects fondamentaux de la protection sociale, retraite, maladie, chômage seront à leur tour menacés.

On mesure l'importance de la campagne CGT sur le «coût du capital» lancée au 2^e semestre 2013 et la nécessité de la faire vivre au plus près en direct avec les réalités vécues. **LES SEULS QUI CREENT LES RICHESSES ... CE SONT LES SALARIES ! ET CE QUI COUTE, C'EST LE CAPITAL !** Et c'est pourquoi il nous faut être plus offensif pour exiger une augmentation générale des salaires, au moment où certains font la scandaleuse proposition d'un sous SMIC pour les jeunes. La bataille se mène aussi sur le terrain juridique contre la répression syndicale et le dé tricotage du code du travail, avec notre campagne intitulée «meurtre avec préméditation» du Code du Travail et notre demande d'une loi d'amnistie sociale «Libertés syndicales».

L'Europe

A quelques jours des élections Européennes, il est bon de rappeler que L'Europe ne s'est pas faite sur des valeurs de paix, de solidarité, de coopération mais sur des objectifs économiques et financiers à partir de la CECA (communauté européenne charbon acier) qui a organisé la liquidation des mines, le pillage colonial et le soutien à des régimes sanguinaires (Afrique du Sud...). La CGT a combattu ces politiques dans l'intérêt de la classe ouvrière française et des peuples colonisés. En tant que salarié des transports et des infrastructures, nous sommes particulièrement concernés par cette élection, les transports ayant été dès le début au cœur de la stratégie du capital en tant que laboratoires du dumping social du lowcost. C'était l'objet d'un dossier spécifique UIT en septembre 2012.

La commission européenne poursuit son objectif de libéralisation en décidant, coup sur coup d'un 4^e paquet ferroviaire, d'un projet d'ouverture des règles du cabotage routier, d'une proposition de réforme des services portuaires, d'une nouvelle étape dans le programme Ciel Unique, etc. Aucun secteur n'échappe à cette dictature financière qui s'étend au travers du traité transatlantique qui se négocie en douce pour aller plus loin dans l'asservissement au Capital, aux Etats-Unis et aux multinationales.

Cet important sujet sera l'objet d'un débat spécifique pendant cette conférence et sera un axe prioritaire de l'activité UIT.

LES DOSSIERS D'ACTUALITÉ

Maritime

Le dossier SNCM rappelle celui de Sea France avec la libéralisation imposée par Bruxelles et la lourde responsabilité du gouvernement et de la direction SNCF. Je salue Marc SAGOT et Ludovic FATOU, tous les deux anciens de Sea France et responsables CGT qui poursuivent aujourd'hui au sein de la société DFDS, où la CGT a obtenu la majorité absolue avec + de 50 %. Concernant la SNCM et la CMN incluse dans la DSP, la situation et l'attitude du gouvernement actionnaire à 25 % sont d'autant plus alarmantes qu'il s'agit aussi de continuité territoriale. La CGT, dans l'unité formule des propositions, débouchant sur deux puissantes mobilisations ces dernières semaines et obligeant le gouvernement et son ministre à s'engager par écrit.

Ce dossier pose des questions industrielles avec l'engagement de la construction de nouveaux navires et l'avenir des chantiers navals de Saint-Nazaire. D'une façon plus globale, c'est l'enjeu de la pérennisation du pavillon Français 1^{er} registre. Il est essentiel de maintenir au niveau international un haut niveau de sécurité, de normes sociales. L'attractivité d'un pavillon européen doit être obligatoirement basée sur le mieux disant social des registres actuels des Etats membres (EM).

L'UIT s'est investie et a coordonné les réunions décentralisées des assises de la mer avec les comités régionaux. La reconquête industrielle demande un travail de la CGT plus efficace et cohérent. C'est une nouvelle étape de la confédéralisation qui est devant nous, pour mettre en commun nos analyses et revendications, l'UIT est l'outil pour progresser dans cette démarche.

Ferroviaire

À quelques heures de la manifestation nationale unitaire jeudi 22 mai à Paris, plusieurs dossiers s'entrecroisent sur l'avenir du ferroviaire, à commencer par la réforme du système qui pourrait conduire à l'éclatement en 3 EPIC et le risque que cela débouche en société anonyme du style la Poste ou encore comme EDF et RTE. La CGT a dénoncé et combattu la création de RFF. 15 ans après, le gouvernement reconnaît l'ineptie de la séparation RFF/SNCF, mais les solutions proposées vont aggraver la situation. La CGT propose « la voie du service public » qui allie efficacité pour un meilleur service public et un financement pérenne du système ferroviaire en améliorant les conditions sociales et de travail des cheminots. Elle repose sur une entreprise SNCF intégrée (réseau + exploitant).

Ce dossier ne peut être déconnecté du 4^e Paquet ferroviaire qui vise à une ouverture à la concurrence par appels d'offres pour les TER et les TET, à la libéralisation totale des TGV, à la séparation intégrale de l'infrastructure et de l'exploitation, à l'abrogation du règlement de 1969 pour l'équilibre des régimes de retraite. La CGT s'oppose à ce projet Européen néfaste. ETF avait appelé à un rassemblement à Strasbourg le 25 février 2014. Plusieurs milliers de cheminots de toute l'Europe y ont participé ainsi qu'une délégation de la RATP.

Il faut mettre également ces dossiers en lien avec l'acte 3 de la décentralisation, des métropoles et des dernières annonces de Valls sur l'avenir des départements et des régions.

Enjeux territoriaux

On mesure bien la cohérence de tous ces dossiers ils touchent à des choix de société, d'aménagement des territoires. Nous aurons demain un débat spécifique sur ces enjeux territoriaux car les répercussions sur l'organisation des transports sont grandes : TU – TRV – TER – RER SNCF et RATP-REGIES-DSP... Si ces projets voyaient le jour, nous serions à la veille d'une métamorphose économique, sociale et institutionnelle sans précédent. Les transports seront étudiés pour s'insérer dans un aménagement du territoire qui réponde aux exigences du Capital, notamment financier.

Déjà, 8 régions (dont le STIF) ont créé une « association d'études sur le matériel roulant » avec la volonté d'acheter, en direct, le matériel. Cela va à l'encontre d'un réseau et d'une entreprise intégrée et peut conduire à une dépendance totale au secteur privé. Matériel, atelier et - peut-être - infrastructures, ces régions en pleine évolution pourraient, en devenant propriétaire conduire à un éclatement du réseau

national et de l'entreprise historique, au moment où les EPIC sont aussi dans le collimateur de Bruxelles.

Nous mettons en débat, sur ces enjeux, la création d'un groupe de travail réunissant Comités Régionaux, des élus CESER et des militants des professions des FD UIT.

L'aérien

Depuis des années, le transport aérien est dans la tourmente. Les aéroports régionaux français sont menacés par Bruxelles, nombre de compagnies aériennes européennes pourraient disparaître d'ici 20 ans face à la concurrence des low cost sur le marché intra-européen d'une part, et des compagnies des pays du Golfe et d'Asie sur le long courrier d'autre part. Au plan européen, le projet « Ciel Unique » dans le secteur du contrôle aérien a conduit la CGT et ETF à organiser plusieurs journées de mobilisation en 2013 et début 2014. La sécurité du trafic aérien, sa régularité, les considérations environnementales et les conditions sociales des personnels sont des priorités.

Des bouleversements sociaux risquent de s'accroître sur le secteur, à l'image de ce qui se déroule à Air France. Tout cela pose des questions de complémentarités, de coopérations nouvelles en opposition aux stratégies de concurrence, de maîtrise publique, de service public de l'aérien à reconquérir, notamment sur les dessertes intérieures.

Alstom – enjeu industriel

Un groupe de travail UIT en coopération avec la FD de la Métallurgie a permis plusieurs initiatives. Mais la situation à Alstom nous confère d'autres responsabilités, avec en priorité empêcher le découpage du groupe, enjeu stratégique en matière de transports et d'énergie. La stratégie d'éclatement du Groupe Alstom, la position des régions sur le matériel ferroviaire, la stratégie des entreprises publiques (SNCF/RATP), font peser de lourdes menaces sur la maintenance intégrée. Nous avons besoin de synergie, de coopérations mutuelles, passant par une maîtrise et un contrôle publics qui posent une rentrée de l'Etat dans le capital. Une déclaration commune CGT Cheminots/énergie/métallurgie et transports est parue. La CGT RATP s'est, également, exprimée. Un 4 pages est en cours d'élaboration, un courrier unitaire de la CGT devrait être envoyé au Président de la République et un rassemblement est prévu le 21 juin à 14h30 devant le Ministère à Bercy.

POUR DES TRANSPORTS ÉCONOMIQUEMENT, SOCIALEMENT ET ÉCOLOGIQUEMENT RESPONSABLES.

Développement durable

La sous-tarifcation du transport, tout particulièrement dans le TRM, continue de faire des milliers de suppressions d'emplois (SERNAM-Mory/Ducros ...) auxquels il faut ajouter les effets négatifs sur l'environnement. Pourtant, le gouvernement actuel ne semble pas décidé à inverser la tendance. Tous les signes et engagements pris – ces derniers mois - vont à l'encontre des décisions du Grenelle de l'Environnement et d'un report modal.

Après la généralisation du 44 tonnes et un nouveau report de l'écotaxe poids lourds fin 2013, les transports ont été (malgré les demandes multiples de la CGT) absents des conférences environnementales de 2012 et 2013. Pourtant le dernier rapport du GIEC est alarmant et les phénomènes climatiques de ces derniers mois nous interpellent. Les transports sont responsables de près de 30% des

émissions totales de GES. Ils représentent 32% de la consommation générale d'énergie et concentrent – à eux seuls - 70% de la consommation française de pétrole. En France, ils sont premiers émetteurs de GES devant l'agriculture, le résidentiel et l'industrie. Alors que les autres secteurs connaissent une diminution des émissions de CO₂, celles issues des transports ont augmenté de 36% depuis 1990.

Ils constituent donc un levier essentiel pour toute transition écologique. Ce qui implique une autre régulation que celle du marché, qui passe par une organisation des transports appropriée à chaque domaine (voyageurs et marchandises) basée sur la multi modalité, la complémentarité et la maîtrise publique.

Sortir de la sous-tarifcation

Le Fret ferroviaire et fluvial sont de plus en plus marginalisés par une politique favorable au mode routier : généralisation du 44 tonnes,

baisse de la taxe à l'essieu, exonération de contribution carbone, réhabilitation de projets autoroutiers dans les contrats de Plan Etat-Régions... Si le routier apparaît comme le mode le moins cher, c'est parce que ses coûts externes (usage des infrastructures, nuisances sonores, pollution, congestion routière, accidentologie...) sont assumés par la collectivité, les salariés et les contribuables.

En fait, le coût moyen de transport d'une tonne sur 350 km –coûts externes compris (chiffres 2011)- est de 33€ pour le routier, 27€ pour le rail, 21€ pour le fluvial petit gabarit et 15€ pour le fluvial grand gabarit (pour le rail et le fluvial, sont également compris le pré et post acheminement).

Pourtant, le «juste coût des transports», tout comme la «multi-modalité» sont inscrits dans la LOTI mais pas mis en œuvre. Comme n'a jamais été transcrits dans la loi, contrairement aux décisions du Grenelle de l'Environnement, le fait que «le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général» et c'est pourquoi nous continuons de le revendiquer.

Il faut réinstaurer une Tarification Sociale Obligatoire (TSO) qui soit, également environnementale, contraignante en France et en Europe. C'est une revalorisation sociale des travailleurs de la route, c'est élever le coût du transport routier et l'amener à reprendre sa juste place dans les choix du transport, celle du transport terminal et local.

Le report modal a des impacts sociaux et il faut assumer des reconversions nécessaires des salariés du routier vers d'autres modes. Mais au final, une internalisation des coûts externes, combinée avec une Tarification Sociale Obligatoire en faveur des travailleurs du routier sont les leviers pour protéger la collectivité et les salariés du dumping permis par la directive des «travailleurs détachés».

C'est aussi pour cela que nous parlons d'un véritable service public du transport marchandises, nous voulons un vrai report modal sur le fluvial, qui nécessite un autre maillage des voies navigables qui doivent être remises à niveaux. Pour le rail, cela passe par la relance du wagon isolé, des triages remis à niveaux, que seule la SNCF peut assurer dans une conception d'entreprise intégrée.

Autoroutes ferroviaires

La question des autoroutes ferroviaires mérite débat. Elles sont mises en avant comme la solution du report route / rail. Si on ne peut le contredire, nombre de camions transfrontaliers restent sur les routes car, dans la configuration actuelle c'est une niche qui ne pourra capter au mieux que 7% du trafic routier. De plus, celles-ci coûtent plus cher de 40% que le combiné. Il faut qu'au niveau national, voire européen, toutes les caisses mobiles transportées à l'origine par un camion soient reportées sur le rail. En quoi est-ce normal qu'une caisse déchargée d'un bateau, dans le Sud de l'Europe, se retrouve sur un camion au lieu d'un wagon pour traverser la France ou, plus absurde, que ce même camion avec sa caisse se retrouve sur une autoroute ferroviaire pour traverser la France - alors que, dès son chargement, cette caisse aurait pu être orientée sur un wagon ? Par contre l'autoroute ferroviaire alpine, longue de 175 km qui permet le franchissement d'un obstacle naturel – les Alpes – et ainsi de désengorger les vallées a toute sa pertinence. Ce sont 31 616 camions transportés en 2013. Cela mérite que nous approfondissions notre réflexion sur ces autoroutes ferroviaires.

Infrastructures et financements

L'UIT a réalisé un mémorandum sur les choix d'infrastructures et leur maîtrise publique. Le financement des infrastructures d'intérêt général nécessite la mobilisation de ressources nouvelles, question cruciale en cette période où l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de France) manque de financement, suite à la suppression de l'écotaxe poids lourds bloquant des dizaines de projets de renouvellements, modernisation et créations d'infrastructures.

Ces reniements et la fuite en avant du gouvernement sont lourds de conséquences pour le report modal, sur les enjeux environnementaux. Ils mettent en péril les financements de 120 projets de développements ; à quoi il faut ajouter le scandale du financement du

consortium «ECOMOUV» attributaire d'un contrat de privatisation de la mission publique de la collecte de l'impôt ! Une gabegie financière de «Partenariat Public Privé (PPP)» que dénonce et combat la CGT ! Autre scandale national : la privatisation des routes qui fait l'objet d'une pétition nationale des FD Transports/Equipement et Environnement/ Services Publics et UIT et du dossier du dernier Bulletin de l'UIT. Le réseau routier national doit rester sous maîtrise publique. Combattre l'extension des concessions autoroutières, les PPP et exiger le retour du réseau autoroutes dans le giron de l'Etat sont des axes revendicatifs de la CGT.

Il n'y a pas d'avenir économique, social, environnemental et pour un véritable report modal, si nous ne sortons pas de la pensée dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence ... alors que nous avons besoin de complémentarité, de multi modalité, de maîtrise publique et de service public, pour répondre aux besoins.

L'enjeu du financement est indissociable de la logique budgétaire, qu'il s'agisse des recettes et notamment la fiscalité ou des dépenses. Il faut une réforme de la fiscalité basée sur les capacités contributives de chacun avec l'objectif d'orienter une part prépondérante des richesses vers le financement des biens collectifs et d'intérêt général ; ainsi qu'un pôle financier public pour mettre en place un mécanisme de crédits à taux réduits pour financer ces investissements productifs.

Nous proposons, à la Conférence de poursuivre cet important dossier en faisant, également, un axe de travail à approfondir.

Accessibilité - Service public

Le développement des transports dans une conception de services publics c'est aussi l'accessibilité. Elle repose sur plusieurs critères, à commencer par avoir des transports publics (bus, métro, tramways, RER, TER, TET...) à disposition à un coût raisonnable. Ce qui renvoie à la maîtrise publique de ces transports, de leur financement, du VT par exemple, du statut de l'entreprise, de la prise en compte des critères sociaux, environnementaux et de qualité dans les contrats de transports... et plus globalement notre revendication sur la création d'un pôle public national de transport public.

Pour autant, nous rencontrons des difficultés à la porter, ce qui mérite que nous donnions mandat à la nouvelle direction pour retravailler cette question afin qu'elle devienne réellement notre bien commun et qu'elle soit portée de façon offensive.

Revendicatif

Tous les secteurs des transports se mobilisent avec des succès revendicatifs et électoraux, comme les TU de Versailles par exemple. Le 12 mai, la filière «collecte et traitement des déchets» étaient en grève reconductible. Le 15 mai, la FD Equipement/Environnement était dans l'action avec la Fonction Publique. Le 22 mai, ce seront les cheminots qui manifesteront à Paris et une DCI sera déposée en vue d'un éventuel préavis de grève s'ils ne sont pas entendus. Le 03 juin, les retraités manifesteront dans l'unité à Paris. Ce même jour, les camarades de l'USAC CGT organisent une conférence-débat, au siège de la DGAC à Paris.

Lors du dernier CCN, Thierry Lepaon –dans son intervention- a proposé de travailler à la construction d'une journée d'actions en amont de la future conférence sociale de début juillet.

Pour ce qui concerne les transports, le Bureau de l'UIT et les Fédérations constituantes proposent que nous sortions de cette conférence avec un appel à une journée de mobilisation des agents du secteur des transports et des infrastructures coordonnées nationalement autour des questions salariales d'emplois, de dumping social et de low cost, de complémentarité et de multi modalité, de maîtrise publique et de service public ; sans oublier la question du droit de grève. Cet appel à la mobilisation appuiera une demande de rencontre avec la Ministre Ségolène Royal.

Outil syndical

L'UIT est de plus en plus sollicitée par les structures de la CGT, démontrant son utilité. L'état de l'outil UIT sera l'occasion d'un débat spécifique et sera un axe de travail prioritaire du futur mandat. Plus que jamais, il est essentiel d'unir nos forces au sein de l'UIT !

De nombreux dossiers nécessitent que nous les abordions de façon UIT, au plus près dans les territoires, ce n'est pas encore toujours le cas. Pourtant, la multi modalité, la complémentarité nous imposent ce travail en convergence.

Dans le précédent mandat cela a été fait sur Saône/Moselle, sur le Lyon/Turin, sur le Paris/Orléans Clermont et Lyon (POCL) ou encore sur le Canal Seine Nord Europe qui revient sur le devant de la scène et où nous allons travailler plusieurs expressions grand

public et argumentaires pour nos structures CGT ; tout cela appuyé par un courrier de Thierry Lepaon au 1er Ministre.

Conclusion

Je voudrai terminer cette introduction par quelques mots sur la situation internationale. Car des luttes s'organisent dans de nombreux pays et c'est tant mieux ! Les transports contribuent par leur faible coût à l'exploitation des hommes et à l'appropriation des matières premières par les pays occidentaux, avec les dégâts environnementaux que cela provoque. De quelle compétitivité peut-on parler quand on meurt par centaines dans des usines en Asie, quand des bateaux coulent en mer avec des milliers de conteneurs transportant des matières toxiques polluant –parfois- de façon irréversible les fonds marins ?

L'année 2013 se termine avec beaucoup de tristesse avec la disparition de Nelson Mandela.

L'hommage international qui lui a été rendu était justifié, mais rappelons que beaucoup de dirigeants présents à cet hommage ont la mémoire courte et feraient bien de s'imprégner du message de Mandela, à commencer par les Etats-Unis qui détiennent emprisonné Mumia Abu-Jamal. Un pays où il vaut mieux être blanc et riche que noir et pauvre. Un pays soutenant Israël qui ne respecte toujours pas les résolutions de l'ONU concernant la Palestine ; Palestine dont Mandela disait : « nous savons trop bien que notre liberté n'est pas complète car il manque la liberté des palestiniens ». Continuons d'agir pour que l'apartheid ne survive pas en Palestine.

DEBAT GENERAL

1^{re} séance le 19 MAI 2014

Camille PUJOL, Fédération de l'Equipement/ Environnement

Multimodalité du transport des marchandises.

Ces marchandises importées dans notre pays arrivent par navires cargo ou porte-conteneurs.

Actuellement, les marchandises arrivant par navires dans nos ports repartent en camion. Il faut réorienter les choses : relancer un système multimodal, transport par la mer, et les voies navigables et enfin, localement, par la route.

Laurent BRUN, Fédération des Cheminots CR Rhône-Alpes

Comment développer les échanges, les liens et l'activité revendicative en territoire grâce à l'UIT.

Dans les entreprises, nous sommes confrontés aux mêmes stratégies patronales qui passent –notamment- par la division des salariés. Or, nous ne nous rencontrons pas assez pour échanger sur les attaques et les situations sociales dans les différentes entreprises des transports. Lorsqu'un conflit

est déclenché, il faut faire circuler les informations.

Lorsque nous sommes face à un projet de dumping social, ce sont nos liens et nos échanges qui nous permettent de faire face. Par exemple, lors de la mise en place du Tram-Train de l'Ouest Lyonnais, les directions d'entreprises ont tenté d'opposer les conducteurs de tramway et de train pour obtenir une baisse du prix de la conduite.

La Conférence de l'UIT doit permettre d'impulser des rencontres de travail en territoires.

Chacun des délégués doit s'exprimer sur ses attentes vis-à-vis de l'UIT et s'engager à la mise en œuvre des décisions prises.

Jean-Pierre HERNIO, Fédération des Transports

Comment créer les convergences à partir de dossiers UIT, nous avons besoin de mieux transcrire les documents UIT, dans nos entreprises, en territoire, en termes revendicatifs.

Mais le rapport de forces est aussi tributaire de nos forces organisées. Comment les syndicats de nos fédérations mutualisent pour renforcer la CGT.

Notre conception de rapport de forces passe par une plus grande coopération en territoire de nos organisations.

Gilles BROCHARD, Fédération de l'Equipement/ Environnement – CR Normandie

La CGT doit porter un projet social de sortie de crise

Le rapport d'ouverture, s'il est complet, ne laisse pas apparaître de « fil conducteur » pour notre interaction : intermodalité.

Je ne vois rien sauf à affirmer les différends politiques, rien sur le développement humain durable ; c'est-à-dire non pas l'investissement de la société mais une autre conception qui prend en compte l'état de la nature.

Enfin, sur l'Europe, quelle conception en avons-nous alors que nous parlons de service public en réseau alors que la CGT a une difficulté manifeste à développer le rapport de forces pour sortir de la crise et à en combattre les effets.

Il n'est pas nécessaire de noircir le tableau mais de se doter d'outils à construire, dans les territoires, pour avoir les éléments de sortie de crise.

Il est nécessaire de modifier notre mode de communication et d'organisation pour y associer notre corps de militants et les citoyens.

Bertrand HAMMACHE Fédération Transports

Système ferroviaire : la SNCF et les autres en France

Malgré le travail engagé dans l'UIT, entre les cheminots CGT et la RATP, le premier point de la plateforme revendicative CGT-UNSA et SUD RAIL n'est pas de nature à rassurer les salariés du RER RATP en Ile de France.

Il y a donc une ambiguïté à lever sur le sujet afin de prendre en compte la coopération possible à gérer le réseau régional en Ile de France.

Réponse de Gilbert Garrel :

Le document est à destination des cheminots, donc il ne précise pas la nécessité de prendre l'Ile de France. Mais, il n'est pas question d'englober la RATP dans cette plateforme.

Francis COMBROUZE Fédération Equipement/ Environnement

Financement des transports : des besoins élevés se heurtant au libéralisme et à des contradictions

Le financement des infrastructures de transport fait face à d'importantes contradictions.

Vis-à-vis de la suspension de l'Ecotaxe par le gouvernement Ayrault à l'automne dernier, la CGT s'est clairement prononcée contre. En effet, le manque à gagner de recettes correspondantes de 850 M€ pour l'AFITF et 150 M€ pour les collectivités territoriales s'est concrétisé par le report d'une série de décisions d'investissements dans les transports en commun de voyageurs.

La commission de l'Assemblée Nationale, chargée d'une mission d'information sur l'Ecotaxe, vient de remettre –le 14 mai– son rapport.

Les préconisations sont de réformer un peu l'assiette et de décider la reprise d'une perception sur les poids lourds quitte à parler de redevance.

Lors de son audition pour cette mission, la ministre Ségolène Royal a évoqué la piste de faire contribuer les sociétés d'autoroutes à hauteur d'un milliard d'euros par an, en prenant de grandes distances avec l'écotaxe.

Dans le même temps, le Ministère dont elle a la charge, avec Frédéric Cuvillier, prévoit de prolonger de quelques années des concessions autoroutières : moyennant de leur confier de nouvelles sections de routes nationales et le financement d'un certain nombre de travaux routiers. Une privatisation donc soumise à l'accord préalable de la commission européenne au nom du respect de la concurrence.

Alors même que la mission d'information pose la question de la maîtrise publique des

sociétés d'autoroutes privatisées et de raccourcir la durée des concessions !

Sur le financement des transports de voyageurs, nous devons assurer le cumul de plusieurs ressources : outre la part des usagers, celle du versement transports des entreprises, celle des crédits des collectivités territoriales, des aides possibles de crédits Etat pour l'investissement.

Les menaces sont grandes de voir, demain, la Commission Européenne mettre en cause tel ou tel de ces financements au nom de la chasse aux aides à l'Etat, en exigeant que la part « usagers » soit la seule légitime, au nom de la concurrence libre et non faussée .

Raphaël TILLIE Fédération Equipement/ Environnement

Le choix de société ne peut pas être libre dans une société libérale

Le système capitaliste et financier a pour résultat l'éloignement des lieux de productions et la spéculation sur les marchandises tant qu'elles bougent !

On peut le constater avec les bateaux qui font « des ronds dans l'eau » et l'explosion des zones logistiques.

Cet état de fait nuit à la qualité de vie des salariés et à l'environnement.

Comme il a été dit dans le rapport introductif, le coût réel du routier est faux et le résultat est que le salarié devient contributeur de ce système où il paie pour aller travailler des sommes de plus en plus élevée à des entreprises privées. L'aménagement des territoires se fait pour des grands groupes et pas du tout « pour et avec » les citoyens, sans concertation avec les salariés des transports et des réseaux.

L'outil UIT doit permettre de réfléchir à cet aménagement des territoires pour que les citoyens prennent conscience que cet aménagement amènera des changements dans son consumérisme, dans sa façon de consommer des biens partout tout le temps, mais aussi remettre une égalité dans ses déplacements.

Alain SUTOUR Fédération Transports

Pour un statut du travailleur des transports contre toute tentative de dumping social

Le secteur des transports est profondément marqué par la mise en concurrence des salariés entre eux, que ce soit au bénéfice de changement d'opérateur ou en anticipation de celui-ci et de la mise en concurrence des réseaux ferrés (SNCF Voyageurs ou RER RATP) ou routier (réseau de surface de la RATP) dans les années à venir.

Notre responsabilité de syndicalistes CGT du transport est certainement d'empêcher partout le dumping social.

L'UIT a un rôle pour éviter la concurrence des modes de transports entre eux ou au sein d'un même mode de transport.

De ce point de vue, on constate l'instrumentalisation des différences de conventions collectives et/ou de statut par le patronat et les directions d'entreprises.

C'est ainsi que les travailleurs du TRV -le plus souvent moins bien rémunérés et sous une convention collective moins favorable que celle des TU- sont mis en concurrence y compris en détournant la loi par le non-respect des périmètres transports urbains (TU).

Il peut en être de même entre CRTT (conducteur de TramTrain) SNCF et traminots TU (ou RATP).

Dès lors, il y a lieu de développer notre réflexion dans le cadre de notre projet revendicatif de pôle public du transport vers un statut du travailleur des transports de haut niveau rendant impossible ou inopérante toute tentative de mise en concurrence des travailleurs entre eux, toute tentative de dumping social.

De ce point de vue, l'extension des conditions de travail des cheminots à l'ensemble de la profession public/Privé est un axe revendicatif contenu dans la plateforme revendicative unitaire et un exemple à suivre.

Gaëtan SILENE Fédération Equipement/ Environnement

La situation économique et sociale est désastreuse pour les salariés et les décisions gouvernementales ne vont pas dans leurs intérêts.

La montée du racisme, de la xénophobie et des idées fascistes ne cessent de perdurer.

Les élections municipales en mars 2014 ont vu des mairies gagnées par le FN qui ne vont pas tarder à remettre en cause, la commémoration de l'abolition de l'esclavage à Villers-Cotterêts, retrait du portrait de Mumia Abu Jamal au Portes Les Valence, nous devons ensemble tout faire pour faire obstacle à ces idées contraires au progrès social.

Le travail lancé par la Fédération de l'Equipement/Environnement sur la privatisation des infrastructures routières date d'un certain moment où nous avons mené, pendant un an, le travail syndical sur le tunnel de Toulon et ailleurs sur le territoire.

Les propositions faites par Dominique sur un appel de la conférence à une journée d'action en juin est nécessaire et a besoin d'être construite, en amont, afin de faire grandir notre rapport de forces pour contrer cette politique d'austérité.

Je suis favorable à ce que la conférence donne mandat à la prochaine direction de l'UIT pour travailler sur la revendication d'un pôle public de transport public.

Yves COLIN Comité Régional Pays de Loire

Critères sociaux, report modal

Un des dossiers sur lesquels l'UIT doit travailler concerne l'ensemble des salariés du transport : il s'agit des critères sociaux.

Dominique en a fait part dans son rapport et c'est, également, repris dans le document préparatoire à la conférence.

La loi du 21 août 2007 prévoit dans l'article 12 l'obligation pour les Autorités Organisatrices de transports d'incorporer dans les conventions qu'elles concluent des critères sociaux (organisation et conditions de travail, salaires etc).

Comment l'UIT peut-elle travailler ce dossier dans les territoires avec les 5 fédérations constituantes ?

D'autant plus que les Conseils Régionaux sont, depuis le début 2014, « autorité compétente » de l'intermodalité. En ce sens, le Président Auxiette a demandé un avis du CESER Pays de la Loire sur la problématique de l'intermodalité.

L'autre dossier concerne le transport des marchandises. Le gouvernement a initié, en 2013, une conférence périodique pour le fret ferroviaire.

L'enjeu pour les libéraux est de faire renaître le transport ferroviaire fret sur les cendres du service public SNCF pour transporter les marchandises mais avec plus de souplesses et de flexibilité afin de faire baisser les coûts de transport.

La CCI France avec la CCI Pays de la Loire et Poitou-Charentes ont organisé une étape du tour de France du fret ferroviaire pour un report modal vers les ferroviaire.

Le but est de promouvoir la mise en place d'entreprises privées dans les territoires (les OFP : Opérateurs Ferroviaire de Proximité) pour transporter les marchandises – en particulier au départ des ports.

Enfin, la proposition d'une journée de mobilisation dans les transports doit pouvoir se concrétiser dans les territoires mais cela suppose de construire cette mobilisation avec les collectifs UIT pour être prêt avec les collectifs UIT pour être prêt après l'été afin d'être visible sur nos conditions dans les transports.

Benoit MARTIN UD PARIS

La question des transports est omniprésente dans les préoccupations des salarié-e-s en Ile de France. Un véritable enjeu pour la CGT interpro à Paris, d'autant plus que notre contexte évolue avec la métropole du grand Paris.

Pour les salariés et habitants de Paris et l'Ile de France, la question des transports est une préoccupation majeure.

Voyageurs et marchandises : le constat est surtout fait de saturation, de pollution, de dysfonctionnements.

Ces questions deviennent des revendications des salarié-e-s, tant du privé que du secteur public. Par exemple, des « plans de déplacement entreprise » sont présentés dans des CE et font l'objet de négociation collective.

Temps de trajet, mobilité, nomadisme, sont des problèmes vécus par les salarié-e-s, et qui gagneraient à être travaillés au sein de la CGT avec « l'interpro » et avec les camarades des transports.

La métropole du Grand Paris représente une dérive antidémocratique qui éloigne les lieux de décisions de ce qu'expriment les citoyens. La métropole du Grand Paris est un lieu supra-communal et supra-départemental, au même titre que l'UE (voire le traité transatlantique) est un lieu supranational.

Il est à craindre que les besoins et les attentes des franciliens soient sacrifiés sur l'autel de la compétitivité, d'où la nécessité de mener avec une grande intensité une campagne revendicative interprofessionnelle ; notamment sur la question des transports.

Frédéric LE MERRER Fédération des Cheminots

Nécessité de proximité pour conduire la bataille des idées et intervenir

Hormis si on relocalise les lieux de production, nous continuerons à avoir une croissance des trafics voyageurs et marchandises en France, en Europe et dans le monde.

Nous pourrions échanger sur le thème des « lieux de production » mais nous sommes en conférence UIT donc je reste sur ce thème.

La recherche de productivité aura toujours été l'alpha et l'oméga du capital. Il se traduit forcément par le dumping social.

La multimodalité est une nécessité afin d'avoir une desserte fixe qui prend en compte les critères environnementaux, économiques et sociaux.

Je pense que nous rentrons pleinement dans la démarche du développement humain durable.

Force est de constater que, malgré de nombreuses interventions de la CGT en France et en Europe, nous sommes en difficulté. Par conséquent, il est nécessaire de conduire la bataille pour conserver les acquis sociaux, tout comme il est nécessaire de faire grandir le rapport de forces au plus près, en proximité, sur la maîtrise publique des transports. Et nous avons des atouts : à Paris, s'ouvre un débat sur la pollution, comment s'en saisit-on pour étendre nos idées et notre conception CGT ?

L'envie de luites existe. Il y a quelques mois : Géodis Ciblex, en ce moment : SVTU à Versailles ou encore IDBus ; les revendications portant sur les salaires, l'organisation du travail etc.

Les lieux interprofessionnels sont des lieux de rencontre salariés et usagers pour lesquels des convergences existent.

Enfin, au regard de la croissance des trafics et des enjeux de développement des infrastructures et de transport, nous avons besoin de créer des lieux de convergence pour éviter le dumping social.

Je pense, singulièrement, au projet de Tram Train Evry-Massy-Versailles pour lequel la SNCF évoque l'idée de Kéolis pour exploiter le Tram Train et donc encourager le dumping social au sein d'un même groupe.

Jean-François AGRAIN Comité Régional MIDI PYRENEES

Transport et territoire

Nous ne pouvons commencer notre conférence sans affirmer que les transports les plus efficaces sont ceux que nous n'utilisons pas. Pour cela, nous devons intégrer dans nos réflexions la réindustrialisation de notre pays et, surtout, la répartition sur tout le territoire des moyens de production pour répondre aux besoins des populations au plus près de leurs lieux de vie.

La concurrence vivra aussi longtemps que le libéralisme, pour autant, il y a lieu de limiter les dégâts pour les salariés.

A ce titre, il conviendrait d'affirmer que le transport a un coût et qu'il faut l'assumer. Les coûts réels d'exploitation sont au-delà de ceux facturés : c'est anormal et cela contribue au dumping social.

Dernier élément, aujourd'hui, en région ont commencé les débats sur les Contrats de Plan Etat-Région (CPER).

La 3^e priorité des CPER est la « mobilité nationale ». Dans ce cadre, est posée la question des infrastructures : celles-ci doivent-elles être financées par l'Etat, les régions, les deux ?

Nous devons répondre car les camarades dans les CESER sont en difficultés pour s'exprimer.

Willy GARING Fédération Equipement/ Environnement

Privatisation des missions et des infrastructures routières et de voies navigables

Dans notre secteur d'activité, entretien et exploitation des routes et des voies navigables, la suppression des emplois (fonctionnaires) entraîne des externalisations et des privatisations.

Les travaux effectués par les entreprises privées tels que réparation des glissières de sécurité, signalisation horizontale et verticale, entretien et réparation des matériels (véhicules, camions, engins spécifiques etc) sont facturés aux services.

Ce coût est multiplié par 3 ou 4 par rapport aux coûts de ces mêmes travaux effectués en régie par des fonctionnaires ou des agents publics.

Si les entreprises font couler les missions de services publics, c'est pour faire du fric en premier lieu et c'est faire du profit sur des infrastructures et des ouvrages qui sont déjà payés par les contribuables.

Je me félicite de la proposition d'une journée d'action fin juin mais nous devons regarder la préparation des budgets, notamment celui de l'Etat qui est présenté et discuté à l'automne.

C'est, là aussi, un moment pour peser sur les choix qui sont faits.

Thierry LILLIER Fédération Transports

Industrie et maintenance ferroviaires en Ile de France

En Ile de France, des atouts existent et sont à développer pour répondre aux besoins.

Le 06 mars 2014, à Montreuil, s'est réunie une centaine de militant-e-s de la SNCF, de la FNST, de la RATP, des Métaux (Alstom, Siemens, Bombardier). L'industrie ferroviaire représente plus de 25 000 emplois dans ce secteur. Pour la CGT, le ferroviaire doit conserver la place prépondérante qu'il occupe dans les transports de l'Ile de France. La région a subi une désindustrialisation à l'image du pays ; cependant l'industrie ferroviaire représente des atouts importants pour cette région, en termes d'emplois, de potentiel d'ingénierie, en maintenance et maîtrise des savoir-faire et de compétences. Travailler le lien entre constructeur et utilisateurs mode lourd : Train/TGV/Métro/RER IDF ; également sur d'autres modes (bus, car, camion) exemple : IVECO RVI ex IRIS Bus - RATP

Egalement rénovation du RER, du métro : entreprise ACC à Clermont-Ferrand en difficulté. OUI à une reconquête industrielle mais par sur une friche industrielle. Lors de la rencontre du 06 mars, il a été décidé :

La rédaction d'un tract en direction des salariés d'Ile de France,

D'organiser des rencontres entre syndicats, par bassin d'emplois, en coopération avec les structures territoriales de la CGT, De travailler avec les membres CGT du CESER sur les enjeux de cette filière d'avenir en Ile de France.

Philippe LECLINFF Fédération Transports

DSP

Oui, le transport à un coût mais l'argent ne doit pas aller aux opérateurs privés, aux actionnaires. Kéolis, Véolia etc ne sont pas des philanthropes.

Sur plus de 170 réseaux, il existe seulement une dizaine de régies, sans parler des partenariats publics/privés scandaleux comme à REIMS.

Pour la desserte des îles, comme dans le Morbihan, seule Véolia a répondu pour les îles de : Belle-Ile, Houat, Hoëdic, Groix.

Que fait-on pour lutter contre les grands groupes ? Nous avons commencé la démarche, il faut la poursuivre.

Ne parlons plus de grand pôle financier, parlons de gestion directe et luttons tous ensemble !

Jean-Yves DIAZ Fédération Equipement/ Environnement

TOUS ENSEMBLE !

La privatisation des réseaux routiers nationaux ne s'entend que par l'intérêt des gros actionnaires de la route et des groupes financiers.

L'Etat est dépendant de la demande du patronat et le coût du transport doit être à la charge du salarié.

Si nous nous mobilisons, tous ensemble, et construisons des actions, nous avons les moyens de bloquer le pays !

Christophe JEANJEAN Fédération des Services Public collectif route

Privatisation des routes

Au sein de cette conférence, nous sommes invités. La fédération des Services Publics, par le biais du collectif route fédéral tente de faire émerger ce collectif sur le territoire national.

Au vu de l'acte II de la décentralisation qui sépare en 2 le Ministère de l'Equipement, un réseau national et un réseau départemental ou tous les 2 sont attaqués, à ce jour, par une privatisation des routes nationales et sur un futur non connu pour les agents territoriaux. Depuis 2007, moment de l'acte II de la décentralisation pour le service routier, une division syndicale s'est opérée : d'une part, la fédération des services publics et d'autre part les copains du SNPTRI.

A ce jour, nous en constatons les dégâts !

Les gouvernements ont réussi à semer la pagaille, BRAVO. Il faut savoir reconnaître ses défaites.

Mais, maintenant, il y a des jeunes qui reprennent le flambeau -certes pas en nombre parce que ... société individualiste, parce que ... pas le temps de s'occuper de son avenir professionnel- laissant place ainsi, a des prises de paroles pour les présents qui se soucient de leur avenir.

Le transport ne peut se faire sans le domaine routier ! Qu'il soit national, départemental, ou communal voire autoroutier.

TOUS ENSEMBLE, nous ne voulons pas de cette privatisation, qu'on s'en donne les moyens !

Thierry GOURLAY Comité Régional BRETAGNE

Continuer à croiser nos appréciations respectives pour aller vers une démarche revendicative cohérente

La tonalité de l'introduction permet de placer cette conférence dans une démarche de prospective. C'est important dans un climat difficile de pouvoir donner des perspectives aux salariés. On a besoin de réfléchir à un contenu revendicatif pour être à l'offensive. Cela suppose une démarche partagée en tenant compte des réalités de chacune de nos professions, de chacun de nos territoires. Cela présume de s'organiser pour se rencontrer, échanger et construire.

Pour ne prendre qu'un exemple : c'est celui des Assises de la Mer et du Littoral. Si, avec la région Pays de Loire, nous avons décidé d'y prendre toute notre place, nous n'avons pas pu appréhender tous les enjeux, liés aux activités de la mer en Bretagne.

C'est problématique, pour une région où plus de 50 000 salariés travaillent dans ce secteur, que ce soit dans le secteur public, l'industrie, les services ou encore le tourisme. La préparation de ces assises nous ont permis de construire des contacts et commencer à travailler ensemble.

Nous avons mis en place une formation avec l'Institut du Travail qui a rassemblé une dizaine de professions pour nous aider à faire converger les aspirations.

Autre élément, celui du coût du transport routier. Les événements de ces derniers mois contre l'écotaxe en Bretagne ont mis en évidence l'intérêt qu'a eu le patronat à se mobiliser contre cet impôt qui lui était réservé.

Aujourd'hui, les propositions pour financer le transport dans notre région sont de faire payer tout le monde.

Nous devons articuler notre démarche avec la campagne industrie pour renforcer nos revendications ;

Il est tout aussi essentiel de placer la conférence sociale de juillet avec des enjeux revendicatifs pour ne pas être enfermé dans des discussions qui consistent à accompagner les politiques sociales.

Maurice BARLA Fédération Equipement/ Environnement

Ecotaxe et privatisation transfert des routes

L'écotaxe s'est appliquée, en Allemagne, il y a 7 ans sans aucune levée de bouclier des usagers et transporteurs car s'appliquant

aux véhicules dont PTC était supérieur à 12 tonnes.

En France, l'écotaxe n'est possible seulement sur toute nationale –non concédée-. Constat : Villepin brade les autoroutes. La loi LRL du 13/08/2004 et 18000 km de route sont déclassés.

Constat des finances de l'Etat : pour que l'écotaxe soit rentable en France, la taxe doit s'appliquer dès 3,5 tonnes.

Une seule revendication : retour des routes concédées et routes transférées dans le cadre de la loi LRL du 13 août 2004, l'histoire des transferts au XIX siècle des chemins vicinaux et leur retour à l'Etat, dans les années 30, en est la preuve.

Christian CHINI Fédération des Syndicats Maritimes

Dumping social dans le maritime

Aujourd'hui, la triste réalité de l'actualité sur la façade méditerranéenne c'est une ex compagnie publique nationale devenue privée depuis, avec un État actionnaire à 25%, proche du bilan.

Les marins sont attaqués et en difficulté, depuis des années, parce qu'ils sont harcelés par des compagnies low cost.

Ces mêmes compagnies reçoivent des aides de l'Etat pour faire travailler des marins à bas coût qui viennent de divers pays (Europe de l'Est etc).

Le 08 janvier 2014, à l'appel de la Fédération, les marins ont obtenu que le gouvernement présente un décret dit «d'Etat d'accueil» ... depuis ... plus rien !

Les marins ne vont pas attendre la fin de l'été pour se faire entendre mais ils ont aussi besoin d'être soutenus par la CGT des Transports.

Laurent BRUN, Fédération des Cheminots CR Rhône-Alpes

Nous sommes confrontés à la puissance du patronat et à la violence de ses attaques. Or, aucun syndicat CGT n'est capable d'étendre ses ailes protectrices sur une autre entreprise.

La question qui nous est posée n'est pas «d'aider» mais de «converger».

La structure UIT propose un cadre de convergence qui est une journée d'action en juin. Nous savons que les urgences ne sont pas les mêmes d'une entreprise à l'autre, que les sujets revendicatifs sont peut-être différents mais comment allons-nous nous emparer du cadre collectif et nous y impliquer ?

Est-ce que chacun est prêt à s'approprier la journée d'action en développant des revendications locales dans le cadre d'une lutte globale pour une autre politique des transports ? Est-ce possible ?

Il faut travailler sur cette question pour que cette convergence permette de nous renforcer mais chacun dans son entreprise.

Dominique MENARD Fédération des Services Publics Comité Régional Indre et Loire

Démantèlement du service public en faisant rentrer le statut privé par le biais des 3P

Après les routes, les collèges ; dans le Loiret, on oppose les salariés de droit privé et de droit public, sur les routes aussi ; ce qui décuple la perversité de ce dispositif (PPP). Attention à ne pas laisser les salariés se mettre en concurrence.

Acte III : les régions vont prendre du poids économique et, selon les politiques, pourront influencer des pôles de compétences (publics, privés) et se mettre en concurrence les uns, les autres ; notamment avec les autres collectivités nationales (métropole, communauté de communes) et européenne, voire internationale (concurrence entre les membres)

Le secteur marchand prend, de plus en plus, d'ampleur, tout est monnayable, surtout les salariés ;

Complexité grandissante : revendications – cohésion sur le territoire, service public national qui pourra engendrer un vrai développement humain durable socialement, écologiquement et économiquement.

Il faut une redéfinition de l'investissement public (impôt juste, écotaxe ...) pour plus de cohésion sociale, dans les domaines des transports, de l'eau, de l'analyse (laboratoires), poste et télécommunications, énergie et enseignement, formation ...

Pour contrer le capitalisme qui veut agrandir les secteurs marchands pour plus de profits en mettant en concurrence les salariés, les territoires, les pays (acte III).

Les collectivités sont à la recherche d'argent pour accélérer les investissements dans le but de concurrencer les autres collectivités et attirer les entreprises : déserts de service public, précarisation des salariés.

Le gouvernement cautionne cela en créant des collectivités pauvres n'ayant plus le choix.

Indre et Loire : 8 collèges avec des investissements en partenariat public/privé dont 1 construit.

Loiret : 4 collèges construits en PPP avec l'entretien effectué par des agents de droit privé.

Frédéric CUEILLE Fédération des Cheminots Comité Régional Limousin

Travailler des convergences dans les différents modes de transports

Depuis plus de 2 ans, les fédérations CGT des cheminots, des mines et énergies, et de la métallurgie, dans les syndicats de la Corrèze, l'UL et L'UD travaillent à développer des convergences sur deux projets :

- Fabrication des draines et construction de la STP (Station de pompage) de Redenat en Corrèze, pour développer le travail et les emplois dans notre région.

Les rencontres, les actions (manifestations, débats) permettent de travailler ensemble.

Tout cela permettrait de développer de l'emploi dans plusieurs secteurs d'activité (industriel, commerce, BTP).

Cet exemple là doit pouvoir être utilisé et repris sur les questions du transport.

La mise en concurrence des différents modes de transports doit nous pousser à nous unir pour gagner un transport complémentaire.

David STUART Fédération Syndicats Maritimes

Problème du fret à la Cie Méridionale suite à la concurrence de Corsica ferries

Suite à l'intervention de C. CHINI, je soulève –à nouveau- le problème du low cost avec l'attaque de Corsica Ferries qui a déjà mis à mal le transport voyageurs de la SNCM et qui, aujourd'hui, s'attaque au Fret de la Cie Méridionale en faisant la triangulaire entre Toulon/Nice et la Corse et en raclant fret et passagers en une traversée avec l'argent du contribuable français.



2^E SÉANCE, présidée par Jérôme Vérité Secrétaire général de la Fédération des syndicats des Transports

ENJEUX EUROPÉENS ET INTERNATIONAUX



**Introduction
au débat de
Jacques
Eliez
(morceaux
choisis)**

Membre du Bureau de l'UIT Membre du Comité Exécutif d'ETF

Dans le domaine des transports, la question de l'international, qu'elle soit dans sa dimension régionale d'un point de vue Européen ou mondial, revêt une dimension première dans notre secteur d'activité professionnelle.

Certes, le travail syndical que nous mettons en œuvre dans nos différentes fédérations au plan national, dans les branches, dans les différents secteurs et syndicats, est concerné par plus de 80 % des réglementations qui encadrent nos activités professionnelles et qui sont le fruit de décisions du droit communautaire et/ou de sa retranscription dans le droit national.

En ce sens, que ce soit le transport de personnes ou de marchandises, que ce soit ce qui touche aux infrastructures et aux différents modes, notre activité syndicale ne peut se faire autrement qu'en prenant en compte la dimension européenne et/ou internationale.

Ces questions touchent très directement chaque salarié dans son quotidien, il en est ainsi des différentes normes sociales en ce qui concerne, par exemple, le temps de travail, la sécurité des personnes et des processus de production, les impacts environnementaux, la sécurité aérienne et ferroviaire, le niveau de protection sociale, etc... Chaque organisation de la CGT doit prendre à bras le corps cette dimension européenne et internationale, car chaque salarié est impacté dans son quotidien, et ce de manière profonde.

La question européenne particulièrement, porte aussi de lourdes responsabilités dans l'orientation politique voulue par les États, notamment en termes de service public, de libéralisation des transports et de mise en concurrence des opérateurs et donc de tentatives de mise en concurrence des salariés entre eux. Il y a la nécessité de leur intervention pour ne pas s'enfermer dans cette fuite en avant de libéralisation de l'économie qui contraint les peuples et détruit l'ensemble de nos acquis, tant en termes de service public que de niveaux sociaux.

Il s'agit de la capacité de l'ensemble de nos organisations à éclairer les salariés et à agir pour un travail de vulgarisation des enjeux revendicatifs afin qu'ils soient pleinement appropriés, non seulement par notre corps militant, mais aussi par le plus grand nombre de salariés et ainsi monter le rapport des forces et agir pour imposer d'autres choix.

Ce qui se pose, c'est aussi la question de notre travail dans ce domaine, tant au sein de l'UIT qu'au travers de ce que nous pourrions mettre en place concernant des outils institutionnels à notre disposition tels les Comités d'Entreprises Européens et les Comités de Groupes Européens.

Le rapport introductif a montré combien les enjeux étaient transverses, combien il nous fallait poursuivre un travail qui traverse les murs de nos structures syndicales respectives, car ce qui est en jeu n'est pas propre à un secteur d'activité particulier, mais est inspiré

de cette même vision libérale qui impacte l'ensemble de nos secteurs et chacun(e) d'entre nous.

International : Le congrès de l'International Transport Fédération (ITF) qui se déroulera du 10 au 16 août à Sofia, nous devons prendre la dimension de ce que représentent les enjeux du syndicalisme au niveau mondial.

L'économie capitaliste domine aujourd'hui le monde. Notre planète compte de plus en plus d'individus, mais aussi de plus en plus d'hommes et de femmes qui meurent de faim, de maladie, de la guerre... La mondialisation de l'économie transforme en profondeur les relations entre le capital et le travail. Et si un ensemble de normes, de dispositifs et de structures existent pour encadrer le commerce au plan international, à l'image de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) qui bénéficie de moyens de coercition en direction des multinationales comme des Etats, il en est tout autrement des droits sociaux et des normes sociales internationales qui ne font pas l'objet d'une application contraignante et a fortiori de recours pour les travailleurs et les organisations syndicales.

Aujourd'hui, un des enjeux majeurs du syndicalisme, c'est, au-delà de la solidarité qui est la base du syndicalisme international, de créer de nouvelles cohérences revendicatives entre production, localisation des productions, expression des besoins et intervention des salariés. Le développement du salariat est en constante progression, le travail au noir et « informel » domine totalement dans certains pays. Il y a donc une étroite corrélation entre l'avenir du statut du salariat et la trans-nationalisation des économies.

Cela doit nous engager résolument vers des pratiques permettant au syndicalisme d'avoir un rôle actif au sein des processus de mondialisation.

Il en a été ainsi de notre démarche qui, en 2006, nous a conduits à ce que la CGT participe à la création et adhère à la Confédération Syndicale Internationale (CSI), c'est aussi dans cette démarche que nous participons au niveau des Transports, à l'ITF.

Face à la mondialisation économique, ITF, en particulier, a cherché à promouvoir la responsabilité sociale de l'entreprise au niveau mondial ainsi que le développement durable avec des institutions internationales (OCDE, Banque mondiale) et des sociétés multinationales, à travers des formes élargies de dialogue social mondial.

Cet outil syndical international qu'est ITF est apprécié différemment au sein même de la CGT. Si la plupart des fédérations y font un travail important et trouvent dans ITF un relais et une continuité de notre action syndicale au plan national et Européen, il en est autrement de la marine marchande, ITF ayant dans ce secteur d'activité un comportement pour le moins très contestable pour ce qui concerne la lutte contre les pavillons de complaisance et l'interpellation des armateurs pour le traitement des situations sociales et salariales des marins internationaux sur ces navires sous pavillon de complaisance. ITF marque aussi toutes ses limites, particulièrement pour des syndicats européens, au regard des disparités énormes qui existent en matière de syndicalisme au plan international. Pour beaucoup de nos camarades à travers le monde les questions et les enjeux portent notamment sur la liberté du fait syndical, sur l'accès aux besoins essentiels pour l'existence.

Tirer par le haut les normes sociales, les imposer par des dispositifs contraignants au niveau international, à l'instar des règles qui encadrent le marché, voilà ce qui doit guider notre intervention syndicale tant au sein d'ITF que dans chacune des structures syndicales internationales.

Agir ainsi c'est, à notre niveau et résolument, mettre l'humain au cœur de nos préoccupations revendicatives, c'est lutter contre le dumping social, c'est participer à la capacité des peuples à subvenir à leurs besoins et limiter les migrations économiques, c'est tendre

à une société plus juste dans un monde de paix, c'est là notre vision internationaliste.

EUROPE : Modèle social européen, Erasmus, Plan d'action européen contre le réchauffement climatique, Airbus....

Ce type de références est souvent évoqué pour tenter de redorer le blason d'une Europe en butte à une crise de légitimité sans précédent. Pourtant, ce sont des atouts largement gâchés du fait des choix libéraux et des structures mises en place pour les servir dans l'actuelle UE. Seule une construction européenne refondée, autrement dit coopérative et solidaire, pourrait leur permettre de s'épanouir.

Partout en Europe les mêmes maux : la crise financière internationale, cette crise du capitalisme qui justifie tous les renoncements sociaux voire sociétaux. Les plans d'austérité se multiplient, ils négligent les populations, ils déstructurent voire détruisent les modèles sociaux, ils asservissent les peuples en leur faisant payer une crise dont ils ne sont en rien responsables.

Au sein de la CGT, même si certaines divergences d'appréciations peuvent toujours apparaître, il faut noter une grande cohérence sur l'analyse que nous avons de cette crise et sur le besoin de mobilisations sociales pour imposer d'autres choix.

Cela fait plusieurs années maintenant que nous participons au travail au sein d'ETF et que nous siégeons, entre autre, à son Comité Exécutif. Si un temps cela faisait débat au sein de la CGT, aujourd'hui tous en conviennent : le travail syndical doit être porté avec force au plan Européen, d'ailleurs il est à noter les positionnements récents pris à la CES et les euro-manifestations qui ont été organisées ces dernières années pour se convaincre que la CGT n'est pas étrangère à cette combativité qui, jusqu'alors, n'était pas ce qui caractérisait le plus cette structure syndicale.

Au sein d'ETF, notre travail est aussi à souligner, nous sommes présents dans chacune de ses sections en plus du Comité Exécutif ce qui marque l'engagement de toute la CGT à œuvrer aussi dans le cadre de la dimension Européenne des enjeux syndicaux.

Certes, beaucoup de critiques pourraient être faites à ETF, notamment sur la pratique de lobby syndical qui est relativement courante et a amené, selon nous, à un renoncement, une compromission, situation d'autant plus révoltante que notre action avait permis d'imposer un vote négatif du Parlement, tout récemment, sur la question du temps de travail des personnels navigants.

Mais cette situation ne doit pas nous faire « jeter le bébé avec l'eau du bain » : le congrès d'ETF qui s'est déroulé du 29 au 31 mai 2013 à Berlin avait pour thème: « De la crise mondiale à la justice mondiale ». La dénonciation de la crise a été sans équivoque, comme l'a été la dénonciation des politiques d'austérité. Le Congrès a aussi identifié la nécessité de passer du constat aux actes et des convergences nécessaires d'intervention des syndicats et des salariés.

Bien évidemment, loin d'un quelconque unanimité sur les alternatives à porter, mais très majoritairement nous avons pu constater cette même aspiration à une société plus juste et un rééquilibrage de la rémunération du travail avec celle du capital.

Notre engagement sur les questions Européennes,..... c'est de rechercher des convergences et des perspectives d'initiatives permettant au monde syndical européen de se faire entendre et de peser dans les choix faits, par les États, au plan Européen.

Les dossiers les plus structurants qui, au plan Européen, impactent très directement nos différentes fédérations :

Le modèle économique de low-cost se trouve propulsé en Europe comme réponse de la logique libérale à la crise économique et financière, pour accélérer la concurrence entre les entreprises sur la base de la recherche d'une compétitivité et rentabilité effrénée qui a pour effets la baisse des coûts qui s'opère principalement sur les conditions sociales des salariés, mais aussi sur les investissements de formation et de sécurité... générant un dumping social de plus en plus insupportable, augmentant les dangers de la déréglementation du travail et de la sécurité.

Concernant le « low-cost aérien » :

Les impacts économiques sur l'emploi sont négatifs pour les sociétés en concurrence et désastreux pour les emplois induits qui n'échappent pas à la logique des « bas coûts », comme cela se solde négativement pour les recettes de l'État à cause de l'assiette des

taxes qui baisse notamment de la TVA et plombe les ressources des collectivités locales qui, bien souvent, subventionnent ces sociétés low-cost pour maintenir leurs activités sur l'aéroport de leur territoire.

Dans les transports, le modèle économique ne se cantonne plus au « low-cost aérien » (compagnies RYANAIR, EASYJET... à l'avant garde de la mode low-cost), mais se généralise aux autres modes de transport notamment le ferroviaire et le maritime... Cette logique bas coût, c'est « perdant/perdant » pour les salariés et les usagers et « gagnant/gagnant » pour les actionnaires et le capital !

Concernant le cabotage routier, l'abandon du projet de libéralisation porté est à mettre à l'actif de la mobilisation de la CGT et d'ETF qui ont mené campagne pour dénoncer ce projet et au fond le retour de la directive Bolkestein pour le transport routier !» (conditions sociales du pays d'origine) .

Concernant la réforme portuaire, votée le 4 juillet 2008 pour, soi-disant, relancer la compétitivité des ports français. Elle prévoit donc le transfert aux sociétés de manutention des outillages et des personnels, jusque-là sous statut public aux opérateurs privés. C'est là un premier acte de libéralisation totale du portuaire qui appelle à l'engagement de toute la CGT pour contrer cette politique, là encore au service du capital, des intérêts financiers et détruisant les acquis sociaux des salariés de ce secteur.

Concernant le « Ciel unique », de nombreuses luttes ont été menées par la CGT et ETF pour contrecarrer cette politique. Ces luttes ont, pour l'instant, permis d'éviter le démantèlement de la DGAC et de maintenir ses services unis dans la Fonction Publique de l'Etat, de préserver le service public, les statuts et les conditions sociales des personnels de l'aviation civile. Mais la Commission ne désarme pas.....même si nous avons réussi à imposer une position commune des ministres des transports Français, Espagnols et Italiens.

Concernant le 4^e paquet ferroviaire adopté le 30 janvier 2013, la CGT s'oppose à la volonté de la Commission européenne d'ouvrir à la concurrence le trafic ferroviaire voyageur à l'horizon 2019 : appels d'offres pour les transports régionaux de voyageurs (dont le réseau RER francilien) et les trains d'équilibre du territoire, la libéralisation totale des TGV, et la séparation intégrale de l'infrastructure et de l'exploitation et porte des atteintes graves au droit de grève par l'instauration d'un service minimum. La CGT s'oppose à ce projet; un recul notable a été gagné sur la question de la remise en cause du droit de grève, c'est là aussi une victoire dont nous aurions tort de négliger la portée.

Nos échanges permettront sans doute d'aborder d'autres questions d'importance, telles celles des travailleurs détachés ou bien l'ouverture à la concurrence du transport urbain dans le cadre du règlement OSP et qui impactera très directement la RATP et le réseau Francilien du futur « Grand Paris ».

CONCLUSION

Ce premier trimestre 2014 montre combien nos luttes doivent trouver un écho aussi au plan politique et il est de notre responsabilité de syndicaliste d'éclairer les salariés de nos différentes fédérations et dans les entreprises sur les enjeux européens, particulièrement à l'occasion des élections européennes qui se dérouleront en France le 25 mai prochain !

Nos ambitions pour l'UIT sur la question du travail revendicatif Europe/Inter :

. C'est de mettre en place une organisation de travail pérenne sur ces questions au niveau de l'UIT regroupant l'ensemble des camarades intervenant dans les différentes structures syndicales et issus de chacune de nos fédérations. Ce travail doit servir à alimenter les organisations de la CGT pour aider à la compréhension des enjeux, à l'activité syndicale, à la mobilisation comme au développement et au renforcement de toute la CGT.

. C'est aussi se donner les moyens d'un travail de lien entre les IRP, entre les Comités d'Entreprises Européens et les Comités de Groupes Européens.

DEBAT GENERAL

2^e séance le 20 mai 2014 - Enjeux européens

Bertrand CLAVELIER,
Fédération des Cheminots

Service public, richesse ou coût ?

La construction européenne, depuis l'origine, n'a eu pour but que de renforcer la domination du capital dans tous les pays membres.

Conséquence : mise en place de grands monopoles privés avec pour but de saboter les concessions faites au CNR. (entreprises publiques ...)

La question des transports est toujours considérée comme une bonne affaire pour les magnats de la finance. Le transport a été immédiatement approprié par l'Europe du capital pour imposer sa vision des transports.

Bilan : bénéfiques colossaux pour les grands groupes, taux d'emprunt, les PPP qui s'assurent des rentes pour plusieurs années, décennies ;

Volonté européenne de tout casser avec un schéma similaire pour les transports : différents paquets, l'ouverture à la concurrence, privatisation des réseaux.

Les enjeux européens sont surtout en faveur du capital !

- Le transport n'est-il qu'un coût ?

Face à cela, nous devons travailler pour imposer notre vision de l'aménagement du territoire et de réseaux de transports.

Se pose la question de l'Union Européenne qui est un verrou à tout autre projet que celui de la classe dominante.

L'exemple des paquets ferroviaires qui se succèdent et serrent toujours plus la vis.

Tout ceci entraîne une fatalité et un repli populaire.

Nous devons sortir de l'idée absurde que le travail est un coût ! le travail crée les richesses et dans le transport, on travaille aussi !

- Le service public est-il une richesse ou un coût ?

Les transports doivent être organisés par ceux qui les utilisent : les usagers !

Et à la CGT, nous sommes tous usagers d'où la pertinence d'une action commune avec une dimension interprofessionnelle.

- Proposition d'action « transports »

L'idée est intéressante mais il faut trouver des revendications convergentes.

Passons à l'offensive, arrêtons les appels d'offres et développons des transports complémentaires et non concurrents par et pour les travailleurs.

Cela passe, notamment, par la réflexion sur la création de statuts du personnel, statuts seuls garants de la sécurité et de conditions sociales de haut niveau pour les travailleurs.

Concernant le financement, 40% du PIB (800 milliards d'euros) sont ponctionnés par le capital et très peu est réinvesti ... Nous avons de quoi faire pour financer nos infrastructures et nos salaires !

La richesse que nous créons est énorme, gérons-là démocratiquement !

Norbert BOLIS,
Fédération Equipement/
Environnement – (USAC-CGT/
Aviation civile)

Ciel unique et contrôle aérien : la politique ultralibérale européenne contre le service public de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

1999 : la Commission européenne lance l'idée de « ciel unique ». L'objectif est de réduire les coûts du contrôle aérien. Elle répond ainsi aux demandes des compagnies aériennes.

2004 : 1^{er} paquet « ciel unique » qui demande aux Etats de se regrouper pour gérer ensemble l'espace aérien.

2009 : 2^e paquet « ciel unique » instaurant des objectifs de performances économiques très contraignants.

2013 : 3^e paquet « ciel unique 2+ », les nouveaux objectifs sont irréalistes. La Commission demande le démantèlement de la DGAC qui entrainerait l'externalisation de la plupart de ses services avec de lourdes conséquences sociales.

Les syndicats se mobilisent. Avec ETF, la CGT s'oppose à cette politique : grèves, manifestations.

Le Ministère des Transports se déclare contre cette politique de réduction drastique des coûts.

La mobilisation des salariés, à l'échelle européenne, s'avère compliquée. Les règles sont très différentes d'un pays à l'autre, le droit de grève est très récent dans la plupart des pays européens.

En février 2014, le Parlement européen a voté le texte. Le gouvernement français a fait savoir qu'il n'appliquerait pas cette politique et envisage d'augmenter les redevances, seul moyen de répondre aux impératifs de sécurité.

Les syndicats d'Air France, à l'exception de la CGT, demandent au contraire au gouvernement de baisser les redevances.

Jacqueline DONEDDU
Confédération - pôle « activités
CGT en territoires »
Invitée

Enjeux de la propriété du matériel roulant, transports – industrie : dépasser le « côté à côté » pour travailler ensemble

La question de la propriété du matériel roulant posée par les Conseils Régionaux se pose dans un contexte différent de celui qui a prévalu lors de la régionalisation des TER (mise en concurrence sociale et territoriale aux échelles européenne, nationale, régionale).

Il y a besoin d'une argumentation politique appropriable par les organisations et favorisant la mise en mouvement de l'organisation. Il y a besoin de contrer un argument simple : « je paie donc je suis propriétaire ».

Il nous faut travailler à une expression cohérente portée par la CGT, en territoires et dans les CESER. Les Conseils Régionaux tentent une instrumentalisation des représentants de la société civile organisés dans les CESER.

Les transports peuvent constituer un levier pour nourrir concrètement notre campagne de reconquête industrielle. Cela suppose de passer du « faire les uns à côté des autres » au « faire et construire ensemble » dans une démarche revendicative et d'organisation novatrice. Il faut inscrire dans le temps et développer dans un même mouvement la cohérence - recherche/innovation/développement industriel/production maintenance/recyclage.

Cette conférence permet de couvrir tout le champ revendicatif concret, en termes de besoins d'emplois, de formation etc Il y a urgence, compte-tenu de l'état de notre appareil productif relevé par Thierry.

Nous devons préciser la notion de filière. Une filière peut-elle se déployer dans un espace régional ?

Imprimer une démarche de construction de projets, en territoires, avec les syndicats, permettra de dépasser l'écueil « on a de beaux dossiers mais en difficulté pour les faire vivre ».

Construire un rapport de forces appelle appropriation et mise en mouvement de la CGT, de ses syndicats. Une telle démarche peut aussi permettre de pointer les responsabilités et d'interpeller les décideurs (Etat - collectivités locales – groupes).

Pascal JOLY Fédération Cheminots - URIF

Le projet politique européen et la place des transports dans ce projet.

Nous avons à faire face à un projet politique européen d'ensemble, dans lequel s'insère la question des transports. Ce projet se construit avec l'Allemagne comme source d'inspiration ! Dans le même temps, ceux qui veulent le mettre en place tiennent compte des rapports de forces politiques et sociaux avec la rapidité dont ils se mettent en place.

Le mouvement est amorcé depuis plusieurs années, à partir des consensus politiques qui règnent depuis 20 ans.

En Italie, ces dirigeants régionaux ne sont même pas élus, mais désignés sur la base du résultat d'élections nationales.

Les transports représentent un enjeu, élément vital pour la mise en place de ce projet politique. Ils sont utilisés pour un nouvel aménagement du territoire conçu pour être au service du capital. Les différents « paquets ferroviaires » ont pour vocation de répondre à cette attente et objectif. Ils participent au projet politique d'ensemble. L'Europe fédérale se met en place progressivement.

Nous avons un devoir d'anticipation et une obligation de travailler ensemble, sinon nous allons courir après les événements et les décisions politiques

Dans le même temps, il faut voir que la démocratie est devenue une entrave à l'écoulement du capital. La nouvelle « réforme territoriale » participe de cette démarche avec l'amputation et la redéfinition des pouvoirs de chaque collectivité territoriale. Nous sommes engagés dans un changement de nature de notre société !

Philippe MEDIAVILLA Région Aquitaine

Construire les transports de demain à partir des besoins dans la dimension européenne

Les découpages administratifs des territoires sont basés sur la réponse aux besoins des groupes industriels et financiers, y compris à la dimension européenne. La question qui est posée à la CGT est celle de la réponse aux besoins des salariés et des populations. Ce qui nous amène à proposer un autre aménagement, une autre organisation des territoires.

Ainsi, nous devons, à la dimension régionale, travailler avec les syndicats parfois dans une démarche de filière pour croiser les territoriales et les professions.

Cela vaut aussi à la dimension européenne, notamment dans les régions frontalières comme l'Aquitaine avec l'EUSKADI (Espagne). Cette euro-région se met en place sans nous, sans les salariés. Or, les enjeux de transport y ont une place primordiale. Il convient donc

de travailler conjointement : fédérations membres de l'UIT, Unions Départementales et Comités Régionaux, pour permettre aux syndicats de faire émerger les besoins et de proposer des solutions.

Concilier besoin de développement des territoires, lutte contre la compétition entre territoires français et européens, lutte contre le dumping social et répondre aux besoins là où vivent et travaillent les salariés.

Alain SUTOUR Fédération des Transports

Construction européenne et politique des transports

Le texte fondateur de la construction européenne est le discours de Robert Schuman du 09 mai 1950.

Ce texte parle beaucoup d'économie, très peu d'Europe, pas du tout de social.

De plus, il convient de rappeler que celui qui le prononce avait voté, en tant que parlementaire français, les pleins pouvoirs au Maréchal Pétain -10 ans plus tôt.

Cette phase fédéraliste des années 1950 est relancée, au milieu des années 1980, avec le Président de la Commission d'alors, Jacques Delors.

Depuis, la priorité absolue est donnée à la construction du marché intérieur. C'est aussi tout le sens de la stratégie de Lisbonne en 2000, édictée par les chefs d'Etats et de gouvernements, qui exige une accélération de la libéralisation de secteurs tels que l'électricité, la poste ou les transports ; de fait, les services en général. On en connaît les résultats en France, avec la privatisation de GDF, EDF ou de la Poste.

Cela s'est traduit, au niveau européen, par la directive Bolkestein et dans les transports par le paquet portuaire, le règlement 1370/2007 sur les Obligations de Service Public (OSP) dans les TU, mais également le premier paquet ferroviaire qui est adopté en 2001. Je reviendrai, en conclusion, sur la mise en échec de cette offensive libérale. Ceux qui, justement, sont les plus à la manœuvre dans le cadre de cette offensive relèvent des organismes dits « indépendants » de l'UE que sont la Commission quasiment irrévocable, la CJCE et la BCE. Cette dernière est indépendante des pouvoirs politiques et des peuples mais certainement pas des milieux financiers internationaux, il n'est qu'à en juger par le choix de Mario Draghi comme Président ; cet ancien responsable Europe de la Banque Goldman Sachs qui a eu un rôle déterminant dans la crise financière à l'origine de la crise systémique du capitalisme. La CJCE, quant à elle, aux travers d'arrêts exigeant l'accélération de la libéralisation des transports en légitimant le dumping social –comme ce fut le cas avec la décision sur « Viking line » dans le maritime- permet d'éviter tout débat démocratique.

La Commission, enfin, dont le vice-président transport –Siim Kallas- s'est converti du « Brejnevisme » à « l'ultra libéralisme » du jour au lendemain et qui est à l'initiative des lois dont est privé le Parlement, par exemple.

Pour autant, la démonstration a été faite qu'il était possible de mettre en échec cette Europe libérale. D'abord les dockers qui, avec le soutien d'ITF et d'ETF (et de l'IDC), ont créé les conditions du rejet des paquets portuaires en articulant pression vers les parlementaires européens et les gouvernements locaux et pressions sur le patronat par l'organisation de grèves et manifestations.

Nous avons pu, également, dans le TU avec et au côté d'ETF profondément modifier la proposition de règlement pour les obligations de service public et passer d'une obligation de mise en concurrence de tous les réseaux au maintien de la mise en régie et aussi l'attribution directe à un opérateur ferroviaire. C'est la démonstration que l'on peut mettre en échec l'Europe libérale.

Jean-Louis DELAUNAY Fédération Transports

Cabotage, en route vers une harmonisation européenne

Pour les transports routiers et notre Fédération, nous ne pouvons que nous réjouir de l'abandon du projet de Slim Kallas qui aurait mis à mal le transport dans un certain nombre de pays.

Lors de la Conférence Européenne sur les transports, les engagements pris apportent du soulagement quant à son devenir.

Les ministres des transports ou leurs représentants présents étaient conscients qu'il fallait trouver des solutions aux pratiques du cabotage actuel ; puisqu'à un moment ou à un autre, cela aurait de graves conséquences pour l'économie de leur pays.

Même si notre Fédération a entendu ces engagements, il faudra, maintenant, veiller à leur concrétisation afin que les transports routiers soient viables dans tous les pays européens et que les salariés ne soient pas de la main d'œuvre malléable à souhait pour seul et unique but de la rentabilité, ce qui est le cas actuellement avec la mise en concurrence des pays les uns contre les autres.

Cela servira à mettre fin aux pratiques de certains transporteurs français d'ouvrir une agence dans un de ces pays à bas coût pour faire par ces conducteurs venus d'un pays européens, avec un véhicule aux couleurs de France, du transport franco-français en ne respectant pas la réglementation sur le cabotage actuelle.

Tony HAUTOIS Fédération Ports et Docks - Invité

Attaque du système libéral européen contre les travailleurs européens

La Fédération partage les analyses de l'UIT sur les conséquences de la politique libérale européenne subies par les travailleurs (ferroviaire, aéroportuaire, portuaire).

La loi du 4 juillet 2008, réformant les ports, va dans ce sens de la volonté européenne de libéraliser, de privatiser les ports.

La loi du 4 juillet 2008 est une victoire politique idéologique des libéraux mais une victoire syndicale de la CGT sur les acquis sociaux qui ont été maintenus et renforcés (CCN, pénibilité).

La loi du 4 juillet 2008 permet aux opérateurs privés de s'accaparer les ports et notamment les industriels.

Ces industriels n'apportent que très peu d'activité de manutention portuaire, s'accaparent une superficie importante du domaine public maritime au détriment des autres activités et capacités de développement de nos ports et, enfin, sur des principes libéraux de liberté d'entreprendre, ne respectent pas les professions portuaires.

Sur l'Europe, les travailleurs portuaires ont réussi, par les organisations (ETF, IDC) à repousser –par le rapport de force– deux directives et une réglementation malgré les différences nationales, culturelles et législatives sur le droit de grève.

Les forces libérales ont donc décidé, malgré la mise en place du dialogue social européen, d'attaquer les syndicats portuaires par pays sur injonction de la Troïka : réforme des dockers portugais, privatisation des ports grecs qui exclut les dockers, injonction de la Commission Européenne à la Belgique contre la loi MAJOR qui réglemente la profession de dockers, injonction de la Commission Européenne contre l'Espagne sur l'organisation du travail dans les ports (menace de la Commission à chaque fois de saisir la Cour Européenne de Justice).

Enfin, la Fédération partage l'importance de renforcer nos échanges, nos analyses dans la CGT, notamment sur les sujets de territorialité et de métropolisation qui correspondent à une orientation européenne pour accélérer les principes de libéralisation et de remise en cause de la démocratie ;

La Fédération propose, sur la question globale du transport, de mettre en convergence une initiative de lutte sur une semaine.

Sébastien MARTINEAU Comité Régional Centre

En tant que membre du Comité Régional Centre et secrétaire de l'UD du Cher, nous voyons bien – dans un département rural comme le notre – la difficulté pour les salariés, par exemple, d'avoir accès au ferroviaire suite aux réductions des trains.

Le problème des transports se rencontre aussi dans l'ambulancier ou encore dans le TRV, le transport routier de marchandises.

Les constats que les camarades ont fait, dans cette conférence, sont les mêmes que dans la santé, la métallurgie, les services publics etc...

C'est le constat de l'intégration dans l'Union Européenne qui oblige à la fin des services publics et de l'organisation historique de notre pays.

Cette intégration, décidée par les gouvernements (et donc sous leurs responsabilités) appliquée par la Commission Européenne met à mal notre système social et économique.

Les grandes régions et les régions transfrontalières, si elles sont créées, seront des contre-pouvoirs face aux Etats de chaque pays.

Il apparaît plus qu'important de rapatrier et de relocaliser les productions au plus près des populations afin d'éviter les transports inutiles.

Nous devons mettre en relation le fait européen avec l'acte 3 de décentralisation.

Il faut se souvenir aussi du fil rouge de la construction européenne « concurrence libre et non faussée ainsi que la liberté de circulation des biens et des personnes entre les Etats membres et avec les pays tiers », d'où la discussion avec les Etats-Unis sur le Traité Commercial Transatlantique, d'où les recommandations de la Commission Européenne 2013-2017 qui demandent la fin de l'organisation territoriale actuelle, la fin des services publics de transport et autres.

Enfin, concernant les actions des salaires dans le cadre d'actions européennes. Il faut dire que jamais aucun progrès social n'a été arraché au niveau européen ; les acquis sociaux se sont obtenus par le rapport de forces dans chaque Etat nation.

Il faut espérer que les prochaines avancées viendront des luttes des travailleurs français. Pour finir, il doit y avoir – dans toute la CGT – des discussions sur le fait de l'intégration européenne ; ce qui a été discuté voilà un certain temps, doit être remis en débat devant le CCN. Je l'ai déjà demandé plusieurs fois.

Jean-Philippe CHATEIL Fédération des Officiers Marine Marchande UGICT CGT

Depuis maintenant plusieurs décennies, le monde maritime a pris de plein fouet la mondialisation, au travers du low cost.

Pavillons de complaisance, datant des années 80, qui ont provoqué la disparition des compagnies maritimes françaises à une vitesse impressionnante.

Les armateurs français ont bien compris comment se faire encore plus de capital. Avec l'aide des gouvernements successifs, ils ont « déflagué » leurs navires et remplacé les marins français ENIM par des marins du 1/3 monde payés, évidemment, à des niveaux de salaires bas ; sans compter la

disparition de la protection sociale et notamment du droit de grève.

Afin de combattre ce phénomène qui détruisait l'ensemble des postes de marins français, la FOMM puis la FNSM ensuite, se sont affiliées à l'ITF.

En 2006, un inspecteur ITF CGT était nommé, et géré par la FNSM. Il faut savoir qu'il y a 5 inspecteurs dédiés au maritime en France : 3 CFDT/1 FO/1 CGT

Le 1^{er} inspecteur ITF CGT a eu beaucoup de mal à trouver sa place dans ce groupe de représentants des OS afin d'améliorer les conditions sociales et salariales des marins, en signant les accords TTC avec pour objectif de les tirer vers le haut. Précisons qu'ITF signe avec les armateurs des pavillons de complaisance, un accord appelé IBT ou TTC, basé sur des minimas internationaux en matières salariale et sociale. La CGT s'est toujours battue pour l'élévation des conditions sociales de ces marins.

En 2006, un texte international – appelé MLC 2006 – sur lequel la Fédération des marins et celle des Officiers ont beaucoup travaillé, est sorti, ratifié par la France l'an passé, et entré en vigueur en février 2014. Nous y sommes favorables, tout en le prenant comme une étape dans l'amélioration des conditions sociales des marins étrangers.

Les armateurs ont réussi à tirer leur épingle du jeu avec la complicité de la CFDT et d'ITF. Car, pour chaque accord signé, l'armateur verse directement une somme au syndicat signataire puis en reverse une autre à l'ITF qui en reverse une partie au syndicat français signataire de l'accord (sont principalement concernés les navires immatriculés au 2^e registre français (RIF)). Les armateurs ont donc réussi à corrompre les syndicats internationaux alors que l'argent versé par les armateurs doit servir aux marins, pour les rapatriements des marins abandonnés, l'aide à la nourriture etc ..

Dans les faits, la CFDT a signé 120 contrats, FO 12 et la CGT un seul avec les armateurs !

Ces contrats sont renouvelés tous les 2 ans, sauf celui de la CGT qui avait rempli sa mission et avait réussi à élever les conditions sociales des marins concernés. Au moment de la révision de ce contrat, la CFDT est venue négocier à la baisse avec l'armateur, dans le dos de la CGT, et a remporté le contrat. La CGT n'a donc plus de contrat à ce jour !

Nous avons rencontré, à plusieurs reprises, les représentants ITF Marins à Londres, rien n'y a fait et les contrats se signent toujours dans notre dos et à la baisse entre armateurs et syndicats complaisants.

Sans lutte contre les pavillons de complaisance touchant notre territoire, avec la complicité du gouvernement actuel et des armateurs de France (SNCM, MAERKX, CMA-CGM, Orange- Telecom etc...) cette hémorragie des marins français continue aux profits du patronat et de ces syndicats complaisants. ITF doit réagir !

Jacques ELIEZ Fédération Transports

La qualité de nos échanges marque l'intérêt et la prise en compte de la dimension europe/internationale par nos organisations et fédérations. Parce que les décisions et directives imposées par l'Europe ne sont pas éloignées des salariés mais au contraire les touchent dans leur quotidien, cette question porte des enjeux revendicatifs majeurs. Plus de 80% des lois et règlements qui encadrent le travail dans le secteur des transports sont le fruit de décisions prises au plan européen. Mais dire cela, c'est aussi affirmer que les décisions prises sont le fruit de la politique voulue par les Etats qui ne peuvent se dédouaner de leurs responsabilités dans ce domaine.



Merci à l'Union Interfédérale des transports pour son invitation à sa 10^e conférence. En ce début de semaine, nous avons une échéance très proche: le 22 mai avec la manifestation unitaire des cheminots actifs et retraités à Paris. D'ailleurs, le quatrième «paquet ferroviaire», voulu par la commission européenne, était déjà l'objet de la manifestation du 25 février dernier à Strasbourg. Au lieu de faire le bilan catastrophique des libéralisations antérieures, en particulier en matière de fret, la commission veut aller encore plus loin en soumettant à appels d'offres les trains régionaux, les trains d'équilibre du territoire et les TGV ou encore en séparant de façon encore plus intégrale l'infrastructure de l'exploitation. Des milliers de cheminots de toute l'Europe ont rappelé leur ferme opposition. L'organisation des systèmes de transport, dans le ferroviaire comme ailleurs, doit rester dans le domaine de compétence des Etats membres, sous contrôle et maîtrise publique, par des entreprises historiques intégrées. Nous avons besoin d'une autre réforme qui prenne le contrepied des orientations actuelles et des mesures prises en particulier après la calamiteuse réforme de 1997 séparant RFF et la SNCF ou la réforme du rail européen initiée en 2001.

La Commission européenne, aime les « paquets » plus pour détricoter que pour construire.

Un des enjeux pour notre syndicalisme va porter sur notre capacité à permettre l'émergence et un front syndical unis, dans le cadre d'une analyse politique et d'ambitions revendicatives partagées. Parce que l'histoire sociale est très différente d'un pays à l'autre, les difficultés à travailler, au-delà d'une indispensable analyse commune et partagée, de proposer l'action et l'intervention des salariés sont réelles pour tenter d'élever le rapport des forces.

A cela, il faut aussi prendre en compte le fait de cadres législatifs très différents d'un pays à l'autre concernant le droit de grève. C'est dans la volonté de travailleur à une plus grande efficacité que l'UIT propose d'engager 2 axes de travail dans ce domaine :

1) un groupe de travail sur les questions europe/international

2) une coordination des CEE et CGE

La dimension européenne des enjeux revendicatifs est une réalité qui appelle à une pleine appropriation de celle-ci par la CGT. Faire intervenir les salariés est indispensable pour qu'ils s'approprient ou se réapproprient ces questions, ces enjeux pour l'avenir, leur avenir !

Ce sera par les luttes, par la prise de conscience collective que nous serons capables d'imposer une autre voie pour l'Europe, imposer d'autres choix pour une Europe sociale, plus solidaire et protectrice pour le monde du travail, contre le dumping social et la mise en concurrence des salariés, contre la remise en cause et la destruction de notre protection sociale et des services publics !

Thierry LEPAON Secrétaire général de la CGT (extraits de l'intervention qui est complète sur le site CGT Cheminots : <http://www.cheminotcgt.fr>)

Elle en est ainsi son 3^e paquet « Ciel unique » depuis les années 2000. La grève européenne du 30 janvier, contre cette politique a été un immense succès dont nous devons nous réjouir.

Dans le trafic aérien, comme dans les autres modes de transport, la sécurité, la régularité, les considérations environnementales et les conditions sociales des personnels doivent être prioritaires. C'est ce qu'ont rappelé les personnels à échelle européenne.

Ce sont d'ailleurs ces obligations de service et l'impératif absolu de sécurité qui rendent indispensables un statut des personnels. Loin d'être un privilège, les statuts des personnels, comme dans d'autres professions, sont le résultat des contraintes de service et de sécurité qu'ils acceptent pour servir l'intérêt général.

En la matière, la sécurité aérienne, comme la sécurité de tous les modes de transport ne fait pas bon ménage avec la recherche effrénée du profit et le versement des dividendes. Toujours consciente des enjeux la CGT est mobilisée pour imposer d'autres choix et le progrès social.

Dans le secteur des transports comme dans d'autres, par nos luttes, nous montrons que d'autres chemins sont possibles, que nous ne sommes pas contraints à être sur la défensive. Nous avons des repères dont peuvent s'emparer les travailleurs pour les transformer en revendications et en actions. C'est ainsi que nous pouvons faire bouger le curseur et éclairer les salariés sur les enjeux

européens. C'est notre responsabilité de syndicaliste.

Ces manifestations importantes ont partie liée avec le sens du vote aux élections européennes le dimanche 25 mai. Dans cette période mesurons les dangers que court la démocratie. L'intérêt du vote, son utilité, son sens sont actuellement perdus pour beaucoup de nos concitoyens et provoquent l'abstention populaire massive. Cela fait le lit de l'extrême droite et des partis nationalistes à échelle européenne. Nous ne devons jamais céder sur ce terrain. C'est un poison qui doit être combattu de toutes nos forces. L'UIT répond pour partie à ces problématiques de construction de l'unité du salariat. Il y a des luttes et des initiatives professionnelles..... Dans l'immense majorité des cas, ces luttes sont unitaires mais avec des périmètres différents. Les luttes partent toujours du terrain. L'unité du salariat tient à la condition salariale elle-même et à son rapport au capital. Pourtant, la multitude des statuts, l'action idéologique du patronat, les entreprises coordonnées de division comme nous l'avons vu en Bretagne masquent cette unité profonde de la condition salariale. C'est donc à nous de surmonter ces obstacles et de travailler dans l'entreprise, avec les salariés, les revendications.

L'UIT a contribué à la cohérence et à la convergence des luttes dans le secteur des transports.

Elle a été le fer de lance de la CGT sur tous les sujets touchant le secteur des trans-

ports et a participé aux multiples rencontres nationales sur le développement durable, les questions environnementales et énergétiques, les assises de la mer et des littoraux. Elle a enrichi la réflexion confédérale. Pour autant, elle part des fédérations, des métiers. Elle a cependant une portée beaucoup plus large, une dimension évidemment interprofessionnelle et confédérée.

Le secteur des transports peut en quelques sortes être présenté comme un laboratoire pour le capitalisme pour ce qui concerne la mise en concurrence généralisée des salariés et des territoires.

La mise en concurrence des salariés s'exerce à échelle européenne et le dumping social est intense dans le transport. Les salariés savent aujourd'hui que presque tous les secteurs d'activité sont impactés. Ce sont 300 000 salariés européens qui sont aujourd'hui « détachés » en France, aussi bien dans les transports, la métallurgie, le BTP que l'agriculture. Dans votre secteur d'activité le « low cost » accentue encore le dumping social et la concurrence à l'intérieur même de chaque entreprise. Ailleurs, les externalisations participent de ce mouvement.

L'IUT permet justement de travailler efficacement les complémentarités, les modes alternatifs pour ne pas mettre en concurrence les modes de transport entre eux ou ne pas provoquer la concurrence à l'intérieur d'un même mode de transport.

Les transports ont besoin d'infrastructures et d'investissements sur le long terme.

Cela passe par la maîtrise publique pour un système de transports socialement juste, responsable et efficace d'un point de vue économique, social et environnemental, assurant l'égalité de traitement des usagers sur tout le territoire national. En la matière, l'Etat doit être le garant de l'intérêt général à long terme. La création d'un grand pôle public de l'énergie que nous proposons répond au même besoin d'un Etat acteur et stratège. La nécessaire reconquête industrielle passera par des actes et l'action d'un « Etat stratège ». Il doit jouer tout son rôle dans les secteurs stratégiques, dans ceux qui mettent en cause l'indépendance nationale et pour créer ou recréer des filières.

Les questions liées au financement posent la question du besoin d'un pôle public financier. Nous sommes opposés au mode de financement en contrat de partenariat Public Privé (PPP) aussi bien pour les lignes TGV, le canal Seine Nord Europe que l'hôpital Sud francilien. Leur bilan, comme dans d'autres secteurs, est accablant. Ils génèrent la gabegie financière et des profits indécents pour les grands groupes.

De la même manière le recours aux concessions pour financer de nouvelles sections du réseau routier national doit cesser. Prolonger

de 2 ou 3 ans la durée des concessions pour assurer le financement du plan de relance autoroutier 2015-2020 est tout simplement inacceptable et est l'assurance de profits juteux pour les grandes sociétés concessionnaires. La pétition nationale a donc un caractère interprofessionnel évident.

Les questions liées au financement sont donc centrales.

C'est d'abord une question de fiscalité, par exemple pour mettre en place une tarification à son juste coût du fret routier et ne plus faire supporter par la collectivité les coûts externes comme les nuisances, les accidents. Ce serait le moyen de faire faire des économies à la société et de dégager des ressources publiques pour l'investissement. Enfin créer un pôle financier public intégrant la BPI et doté de moyens législatifs et réglementaires d'intervention est un repère commun à toute la CGT donc à l'UIT dans son domaine de responsabilité.

Le lien territoires, professions est constitutif de notre CGT organisée en confédération. Si l'UIT a contribué à la cohérence revendicative de la CGT, son rôle au niveau territorial est souvent essentiel. Le système de transport n'existe pas pour lui-même ; il doit être au service de la réponse aux besoins des territoires et de leurs habitants.

Les Conseils Economiques Sociaux et Environnementaux Régionaux (CESER) sont saisis ou se saisissent de nombreux avis sur les transports dans les régions et les organisations territoriales CGT doivent souvent intervenir. Elles le font en lien avec l'UIT, les fédérations.

C'est pourquoi la mise en place progressive d'un outil UIT dans les territoires est essentielle.

Il faut en effet travailler notre structuration afin d'être utile à toutes les organisations de la CGT, de pouvoir épauler, aider en cas de besoin les organisations CGT. Ainsi se lient les besoins des populations et des territoires, nos repères revendicatifs et les revendications des salariés pour :

- le développement multimodal intégré.

Cela vient rompre avec le modèle établi depuis de nombreuses années où chaque mode est pensé pour lui-même et où, au mieux, il y a juxtaposition. Cela ne correspond absolument pas aux besoins des populations et des territoires.

C'est particulièrement vrai pour le fret marchandises. Les marchandises ne peuvent pas uniquement débarquer en conteneurs dans nos grands ports, être entreposées pour ensuite être mises sur les routes avant d'être redistribuées par une kyrielle de camions sur les routes. Des territoires entiers sont ainsi traversés par des flux routiers qui laissent éventuellement derrière eux les

accidents mais ne créent aucune valeur. Au contraire, nous avons besoin de créer de la valeur à tous les niveaux de la chaîne et de permettre le transfert multimodal.

C'est vrai aussi pour le trafic-voyageurs, sur l'ensemble du territoire national, avec au cœur le service public de qualité pour avoir les meilleures conditions de confort, de sécurité, de prix, de préservation de l'environnement....La politique tarifaire elle-même doit tenir compte de ce besoin.

- La maîtrise publique des infrastructures et de l'organisation du système de transport. Seule une maîtrise publique peut répondre au besoin de mailler l'ensemble du territoire pour assurer l'égalité de traitement ou encore de garantir la sécurité des déplacements. Cette maîtrise publique doit aussi permettre de planifier des investissements lourds répondant à l'intérêt général sur le long terme. La réponse aux énormes besoins de l'Île-de-France où les usagers subissent les choix économiques, où la responsabilité de la RATP et de la SNCF sont aussi posées et qui réclame un plan d'urgence pour les transports. C'est ce dont nous avons besoin pour les transports en Île-de-France, pour les transports en commun en site propre (TCSP) dans nos grandes villes et agglomérations, pour les infrastructures routières, les ports, les canaux et l'aérien.

Derrière ces problèmes c'est à nouveau celui du développement industriel qui est reposé. En fait, ce sont des filières entières qui sont à préserver, à développer ou à recréer. L'exemple d'Alstom est non seulement actuel mais très caractéristique. Branche énergie et branche transport, intérêt stratégique pour le pays et nécessaire intervention de l'Etat, fleuron de l'industrie nationale et dépeçage industriel, indépendance nationale et rôle des transnationales, toutes ces problématiques sont posées en même temps. D'autres alternatives que le choix entre les allemands et les Américains existent !

Ainsi, dans des conditions difficiles, les camarades de la SNCM - CMN ont posé dans un même mouvement la question du pavillon français pour le transport de passagers en cabotage national et celle du renouvellement de la flotte dans le cadre d'un plan industriel pour construire des navires aux chantiers STX de Saint Nazaire. Je tenais à saluer ici cette démarche. Elle fait sens et permet de travailler ensemble dans notre CGT en solidarissant les professions entre elles et avec les territoires.

C'est le signe d'une CGT qui agit pour le bien commun et pour le progrès, une CGT qui a de l'avenir.

C'est le sens de la démarche de l'UIT, de votre investissement dans l'outil CGT. Vive la CGT.

2^E SÉANCE, présidée par Jérôme Vérité Secrétaire général de la Fédération des syndicats des transports

ACTE III DE LA DÉCENTRALISATION, ENJEUX TERRITORIAUX



Introduction de Gérard Le Briquer lue par Dominique Launay

Les territoires soumis l'épreuve de la décentralisation/concentration des pouvoirs : refonte des institutions démocratiques sans démocratie d'une ampleur jamais connue ! (morceaux choisis)

Les contours de l'acte III de la décentralisation sont désormais calés autour du couple nouvelles régions (division par 2 d'ici 2017 et report des élections) /métropoles (Loi MAPTAM-voir en dessous) qui conduira à une reconfiguration des territoires, y compris administrative. Ils auront pour conséquences un déplacement des lieux stratégiques de décisions et l'éloignement des populations. Elles ont ainsi été totalement écartées des discussions et n'ont pas été consultées à propos d'un changement des institutions démocratiques que sont les communes (avec passage forcé vers les intercommunalités) et les départements (en voie de suppression d'ici 2021).

La Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite de «modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles» (MAPTAM) entre en vigueur : création de métropoles (Toulouse, Lille, Bordeaux, Nice, Nantes, Strasbourg (euro-métropole), Grenoble, Rennes, Rouen, Brest, Montpellier) auxquelles s'ajoutent les **3 métropoles à statut particulier** que sont Paris (Grand Paris+Grand Paris Express), Lyon, Aix en Provence-Marseille.

Le discours de politique générale du 1^{er} ministre et les premières dispositions **du projet de loi** confirment l'accélération dans la mise en œuvre structurelle majeure qui s'inscrit dans une logique éminemment libérale répondant aux volontés des grands groupes et aux choix européens décidés par les Etats : **concentrer les moyens politiques** sur quelques territoires autour de quelques projets dits d'excellence économique et financière ; **diminuer résolument l'emploi public** et la sphère d'intervention des services publics au bénéfice

du privé ; **réduire en profondeur la démocratie** et les capacités d'intervention citoyenne.

C'est avant tout :

La généralisation de l'austérité – la réduction des dépenses publiques : 50 milliards €/11 milliards € aux collectivités

Toutes les décisions prises confirmeront l'austérité et la compression des dépenses publiques. Celles-ci affectent toutes les administrations publiques : Etat, collectivités locales et hôpitaux.

Se précise une tendance visant à substituer aux services publics rendus par des Administrations publiques ou des services publics, des «services au public». Derrière cette dialectique, se profile l'accentuation de la diminution du champ couvert par les services publics. Le service rendu à l'utilisateur serait réalisé soit par des entreprises soit par des associations/agences

C'est aussi : Le dogme de la baisse du coût du travail

Le pacte de responsabilité ainsi que les mesures prises depuis février 2013 témoignent de la poursuite de la stratégie gouvernementale organisant la mise en œuvre des ambitions patronales. A cet égard, le gouvernement inscrit le prochain paquet législatif dans la logique du pacte de responsabilité.

La campagne «coût du capital – pour un autre partage des richesses créées» engagée par la CGT ouvre des alternatives en opposition frontale avec cette politique.

La division des territoires – La métropolisation

Le vote de la loi intervenue en décembre 2013 étaye la justesse de notre analyse.

La réorganisation territoriale autour de métropoles est la traduction de cette conception de l'aménagement du territoire que dénonce la CGT : fin de l'égalité des territoires/péréquation, fin de la cohérence nationale des politiques publiques et organisation de la société sur un déficit de la démocratie sociale remplacé par le soit disant dialogue social territorial.

Un déficit démocratique criant.

Le Gouvernement consolide la négation de la légitimité des confédérations à faire valoir les intérêts des salariés dans une recom-

position institutionnelle qui s'inscrit dans le jeu de la compétition économique mondiale et affecte tous les pans de la vie des salariés et des populations : **travail, emploi, éducation et formation, santé, transports, développement industriel, recherche et développement, logement, développement culturel, énergie, communication, prestations sociales, services à la personne, allongement de la durée de vie, etc.**

Quelques analyses de la CGT : extrait du groupe confédéral «politique publique»

Réponse aux besoins sociaux, économiques, démocratiques :

«La CGT considère que la question de l'organisation des compétences sur un espace territorial doit se poser à partir de la **réponse aux besoins économiques et sociaux en s'appuyant sur l'intelligence des territoires, d'organisation de chaque collectivité, dans un cadre de mutualisation, de coopération plutôt que d'opposition, de concurrence ou d'attribution de tel ou tel pouvoir.** Elle doit correspondre à une vision territoriale du développement qui ne soit pas explosée entre les espaces urbains et les espaces ruraux. Le maître mot c'est la solidarité. Cela doit s'appuyer sur des **services publics de qualité en termes de transport, de logement, de formation professionnelle, d'enseignement supérieur, d'innovation, et favoriser des activités créatrices de richesses pour mieux être réparties**

Quelles réponses et enjeux de transports ? Au cœur de notre démarche c'est la réponse aux besoins : ce qui nécessite de construire des objectifs revendicatifs concrets, de nourrir le rapport de force, l'ensemble résultant d'un travail croisé professions/territoires.

Ils peuvent s'articuler autour de grands thèmes sur lesquels doivent être interpellés les élus :

- **Quelle ambition industrielle et sociale** dans nos territoires, basins d'activités et façades maritimes ? quelle proposition CGT ?
- **Question aménagement du territoire** et compte tenu des fractures territoriales et des inégalités sociales croissantes, quelle est notre vision de l'organisation de la société, des solidarités sociales et territoriales ? **la CGT a des exigences de maîtrise publique, de cohérence nationale et d'unicité d'exploitation** pour ses réseaux de transport ferroviaire, fluvial, maritime et portuaire ainsi que routier, indispensable pour rendre ses territoires attractifs et ses réseaux de transport de qualité : efficacité du service public de transport et garantir une égalité d'accès et de dessertes des territoires.
- Les collectivités territoriales vont subir des **diminutions drastiques de dotations de l'Etat** et sont appelées à réduire leurs dépenses. Quelles conséquences sur l'investissement public de transport et d'aménagement du territoire, sur les services publics de proximité ?
- La désaffection des citoyens aux élections, les résultats des dernières élections avec notamment la montée du FN confirmer un désarroi et une défiance à l'égard de l'action publique et de ses représentants. Quelles dispositions concrètes pour rendre effective **une véritable démocratie sociale ?**

Je voudrais aborder aussi la création et l'organisation des maisons de services au public prévue dans le projet de loi. Cette création traduit une orientation politique visant à substituer aux services publics, rendus par des Administrations publiques ou des services publics, des **«services au public»**. Derrière cette sémantique, se profile l'accentuation de la diminution du champ couvert par les services publics. Le service rendu à l'utilisateur serait réalisé soit par des entreprises soit par des associations. Dans une période de réduction massive des dépenses publiques, les conséquences de cette création ne sont pas toutes imaginables mais elles seront néfastes pour les usagers. Il y a besoin, sur cette question, de faire monter des exigences de services publics ayant les moyens de fonctionner et de remplir leurs missions de services publics. Tous les secteurs sont concernés y compris ceux rayonnant sur le champ de la protection sociale.

- **Chacun mesure que ce qui est en préparation, ce n'est pas une simple réforme de plus, mais nous sommes véritablement sur un bouleversement en profondeur de l'organisation même du pays, des territoires, nous sommes face à des choix de sociétés fondamentaux qui impactent justement toute la société, et nos secteurs, transports et infrastructures sont au cœur de ces enjeux quelques soient les modes ; TU/TRV-Ferroviaire-Maritime-Portuaire-Aéroportuaire-Infrastructures routières et Fluviales....**

Des transports qui seront utilisés d'une part comme moyen de cette déstructuration des territoires, et d'autre part qui seront eux-mêmes déstructurés par cette nouvelle organisation.

Nous est également posée la question de ce qu'on entend du développement d'une économie circulaire, dans ce contexte, et la nécessité de réaffirmer notre revendication sur le développement humain durable mis à mal dans ce processus.

Notre objectif est de travailler ensemble sur le comment nous allons alimenter nos structures pour que nos militants et les salariés s'emparent, à partir de leur vécu, de ces enjeux de façon revendicative et offensive.

C'est pourquoi, en accord avec les comités régionaux, nous proposons la mise en place d'un groupe de travail composé de membres de comités régionaux, de CESER et de professions du champ UIT afin de travailler à une démarche cohérente et coordonnée.

Toujours dans le souci de contribuer à l'élévation du rapport de forces, qui est le sens même de l'outil UIT, nous proposons de participer aux journées d'études régions ou inter régions proposées par le pôle activité CGT en territoire.

Cela s'inscrit aussi pleinement dans la proposition d'organiser une journée de mobilisation, en juin, de tous les secteurs et salariés des transports et infrastructures.



DEBAT GENERAL

2^e séance le 20 mai 2014 - Acte III de la décentralisation, enjeux territoriaux

Christian BISTON Comité Régional Lorraine

Pour un équilibre des territoires

La région Lorraine est une région en crise. Région frontalière, elle est traversée par un trafic international important en provenance, notamment, de ports de la Mer du Nord (ANVERS) qui évite l'Allemagne et en profite pour faire le plein au Luxembourg où les taxes sur les carburants sont moindres. De nombreux travailleurs frontaliers (100 000) se déplacent du Nord Lorrain vers le Luxembourg.

Tous les moyens sont mobilisés pour régler les problèmes engendrés par ces déplacements de marchandises et de voyageurs. Pendant ce temps, les territoires se désagrègent avec d'importantes fermetures de services publics, notamment de lignes ferroviaires dites secondaires.

Dans ce contexte, la question de la mobilisation de toutes nos forces syndicales sur le territoire est posée.

L'aménagement du territoire concerne tous les citoyens, elle nécessite une implication de toutes nos composantes syndicales.

Malheureusement, les structures antidémocratiques mises en place sur les territoires ignorent superbement les forces syndicales. Nous avons des propositions constructives en ce domaine, notamment le débouché ferroviaire Sud, des aménagements routiers à prendre en charge par les États et non par les Lorrains, des investissements dans le ferroviaire, le fluvial ...

Il est nécessaire de nous faire entendre pour que le développement et la réindustrialisation soient pris en compte.

L'initiative de l'UIT est une bonne approche qu'il nous faut poursuivre et développer sur les territoires. L'union est notre force !

Daniel TOURLAN Fédération des Cheminots CR PACA

Projet CGT dans le cadre de la réforme territoriale

Nous sommes dans une évolution du système institutionnel, si nous connaissons les objectifs politiques, la question posée est : quelle doit être notre activité CGT ?

Le système actuel n'est pas idéal et les périmètres institutionnels ne correspondent pas forcément. Dans ce cadre, nous avons essayé de construire un projet CGT alternatif, ce que nous avons réalisé dans le cadre

du contrat de plan entre professionnels et territoire. Nous avons travaillé à partir des 5 titres gouvernementaux.

Concernant la question des transports, la question de son financement est posée, mais doit faire l'objet de propositions CGT dans ce domaine. Question de l'écotaxe ou du financement des infrastructures par les différents modes du transport : doit correspondre à leur impact social et environnemental.

Définir un projet CGT semble la démarche à mettre en œuvre, si l'on recherche l'efficacité ; le rejet simple de toute réforme ne sera pas suffisant.

Jean-Luc PELTER Comité Régional Bretagne

Financement des infrastructures en territoires

On assiste depuis plusieurs années à un engagement fort des collectivités dans le financement de projets d'infrastructures qui relève de la compétence de l'Etat : la création de la LGV Bretagne en est un bon exemple.

Dans le même temps, émergent dans les territoires des besoins de transports collectifs sur les zones périurbaines, notamment autour de lignes ferroviaires qui souffrent de sous-investissements et dont l'entretien et la rénovation relève de compétence régionales. Le contexte d'austérité conduit les collectivités territoriales à baisser les budgets alloués aux transports, au détriment de la présence du service public ferroviaire notamment.

L'effet de métropolisation du projet de loi repose la question du découpage des compétences et, inéluctablement, du financement partagé et solidaire des infrastructures de transport.

William Jacquillard comité régional poitou-charentes

Réforme territoriale et transport en région

La réforme territoriale dans son projet de «loi clarification de l'organisation territoriale de la République» répond à la suite à donner à la loi MATPAM et aussi à la pression de la Commission Européenne d'engager des actions de réformes structurelles.

Volontairement, je tiens mon propos sur l'aspect «renforcement par la loi des compétences, des pouvoirs des régions ou futures régions» Il s'agit des 2 schémas identifiés comme majeurs qui vont organiser les territoires et les politiques publiques qui en

découlent : le SRDE 2^e génération (schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation des entreprises) et le SRADT (schéma régional d'aménagement et de développement durable de territoire). Pouvoirs et lieux de décisions à négocier entre les métropoles et les régions.

Cela nous interroge sur quel outil CGT en matière de transports (voyageurs, marchandises) est pertinent au regard de ces évolutions.

Développement économique, infrastructures à financer, réponses aux besoins de déplacements populations et marchandises : une transversalité à identifier et à matérialiser dans les outils CGT de territoire.

L'outil CGT est interrogé !

Reste aussi, de mon point de vue, à travailler sur les lieux (futurs) de décisions, et/ou l'intervention des organisations de la CGT. Les comités de partenaires du transport public, les comités de lignes etc.

Que revendiquons-nous comme instances nouvelles permettant l'intervention de la CGT sur les politiques publiques de transports ?

Peut-être avons-nous à anticiper sur ce sujet, notamment au regard de la mise en place « optionnelle » des maisons de service au public, dans l'intercommunalité et les schémas départementaux de réponses aux besoins des services des populations, dont le transport.

Bruno BOUVIER Comité Régional RHONE ALPES

S'approprier les enjeux et se mettre en situation de conquête

Nous assistons à une formidable accélération des décisions d'objectifs CGT : travailler l'interprofessionnalisation de cette question, ce que nous essayons de faire en région depuis plusieurs années.

Depuis une décennie environ, la même logique s'applique pour les enjeux industriels (pôle de compétitivité), la santé (loi HPST), l'enseignement supérieur-recherche (loi LRU, loi FIORASO), la RGPP (réforme de l'Etat), la réforme des collectivités territoriales.

Cette logique peut se résumer en une formule «se concentrer sur quelques projets d'excellence sur des territoires d'excellence».

Il s'agit donc d'une approche interprofessionnelle à construire en associant professions-territoires-syndicats dans des journées d'étude, des sessions de formation ... et en prenant des initiatives publiques qui nous permettent de confronter et de créer des convergences avec d'autres forces.

Ces convergences peuvent se construire, notamment autour de :

- la démocratie (des choix stratégiques ne se prennent plus là où nous sommes représentés)
- l'aménagement du territoire
- les besoins des usagers, des populations,
- la défense de l'emploi public

Concernant les métropoles, celles-ci ont des spécificités propres (c'est le cas en Rhône Alpes avec la métropole spécifique de Lyon ou bien encore la métropole genevoise, transfrontalière).

Nous souhaitons travailler pour chacune d'entre elles sous forme de projets.

2 ambitions à retenir : s'approprier et se mettre en situation de conquête.

Birgit HILPERT UD PARIS

La loi de création des métropoles n'est pas juste une réforme supplémentaire

La Métropole du Grand Paris (MGP) est en construction, depuis quelques années. Même si la loi n'a été votée que fin 2013, il y a des faits qui ont précédé la loi.

La loi prend acte de ces faits construits en amont et s'y appuie pour avancer plus rapidement dans la déstructuration des territoires.

L'ensemble des salariés est concerné par la MGP, en tant que salariés, en tant que citoyens-salariés. Dominique a brossé le tableau assez complet des services touchés (protection sociale, services publics etc ...), les agences, les services au public ...

Cela montre que nous ne sommes pas face à une métamorphose économique, sociale et institutionnelle sans précédent !

A Paris : des milliers de salariés sont déjà concernés par le déménagement des grandes entreprises (Orange, BNP Paribas, SFR etc...) qui ont anticipé la métropole à venir.

Puis il y a les premiers agents territoriaux qui interviennent dans le cadre « missions communes » entre deux départements ; ce qui amène déjà à la mise en cause des statuts.

Et, effectivement, les ARS (Agences Régionales de la Santé) servent de modèles pour les agences à venir pour la petite enfance, la famille etc...

Si les transports sont un élément très important dans les métropoles, ce sont les transports qui structurent la vie entre travail, logement et loisirs. Ils déstructurent, également, et subissent eux-mêmes les modifications en cours. Cependant, les transports ne sont pas le seul aspect à prendre en compte.

Si on veut que les salariés s'impliquent et s'intègrent aux changements des territoires, il faut également partir des autres aspects (emplois, logement, services publics ...) qui concernent les salariés.

Dans la CGT, on a un peu de retard à mettre en place notre action, en sachant que peu

d'équipes militantes sont vraiment au fait des enjeux des modifications, les salariés, globalement, encore moins.

En conséquence, les groupes de travail proposés sont nécessaires, importantes et il y a urgence.

La CGT doit élaborer des réponses/actions à plusieurs niveaux :

- organiser l'opposition (même si c'est tard),
- élaborer et proposer un projet alternatif
- répondre aux besoins des salariés déjà concernés par les modifications territoriales.

Jacques AMBROISE Comité Régional Normandie

Soyons force de propositions

L'article 3 de la décentralisation engagé est un sujet avec lequel nous pourrions engager une dynamique d'action confédérale, intéressante et rassembleuse.

En effet, si ce projet, cet acte à qui il manque le « p » des pactes scélérats votés dernièrement, passait en l'état, il toucherait l'ensemble des secteurs d'activités et forcément les transports.

Il est primordial, essentiel que l'ensemble des structures CGT s'emparent de ce sujet. Informer, former nos militants pour qu'ils puissent aller au plus près des salariés et les éclairer sur les dangers en présence pour mieux les mobiliser demain.

Le groupe de travail que Dominique a proposé dans son rapport et qui rassemblerait : l'UIT, les Comités Régionaux avec les membres des CESER concernés et Fédérations est intéressant et prioritaire dans la période.

Les conclusions qui émaneront de ce groupe, aideront et armeront nos militants pour articuler et dynamiser l'action. Souhaitons que cette orientation se mette en place rapidement.

Soyons force de propositions et d'actions : phrase symbolique de notre organisation.

Jean-François AGRAIN Comité Régional Midi-Pyrénées

Quelle intervention CGT dans les territoires

La CGT en a-t-elle fini avec les soubresauts qui l'agitent quand il s'agit de construire une analyse sur la décentralisation.

A priori, nous avons une forme de culte jacobin qui nous amène à concevoir toutes décentralisations comme un abandon de la souveraineté de l'Etat. L'accélération impulsée, ces derniers mois, par l'acte III, réactive nos débats.

L'Histoire a délimité les périmètres géographiques et administratifs.

Si nos territoires, que cela a modifié n'est pas le problème pour autant que nous gardions à l'esprit qu'un territoire est un lieu de vie où tout citoyen a le droit de travailler,

de s'éduquer, de se soigner, de se cultiver... avec l'assurance d'être traité de manière égale quant à l'exercice de ses droits et cela quel que soit le territoire.

Aussi la CGT doit-elle construire son action à partir de cahiers revendicatifs territoriaux mais pour cela, nous devons investir le champ territorial. A priori, si nous en avons la volonté, nous le réalisons très mal.

Notre outil syndical est-il bien dimensionné ? Pour finir sur les transports en région, faut-il construire une politique des transports multimodale à la dimension d'une région ? Si oui, peut-on le faire sans transférer ou concentration de compétence ?

Quant aux métropoles, elles existent depuis l'antiquité ; les méconnaître comme entités territoriales n'a de sens que si –de par leurs capacités- elles contribuent au développement économique du territoire qu'elles côtoient car, à ce jour, elles accaparent les richesses mais ne les redistribuent pas. D'où le risque après Paris et le désert français de voir les métropoles et les réseaux régionaux.

Philippe CORDAT Comité Régional Centre

Nous nous trouvons au cœur d'une vaste opération de destruction de tout ce qui a pu être construit et bâti pour répondre aux besoins de salariat, du peuple et de la Nation, arraché au prix des luttes. L'offensive contre le salaire socialisé depuis le gouvernement Rocard, contre la fonction publique, le secteur nationalisé sous la pression des injonctions de l'Union Européenne n'a jamais cessée depuis plus de 30 ans avec la complicité des gouvernements successifs. Nous avons, dans la CGT, l'expérience collective de comment les gouvernements et le patronat s'y sont pris et pour quels résultats pour les salariés et la population.

Les annonces du gouvernement Valls nous contraignent à tirer l'expérience de cette offensive et de ce qu'elle a généré pour les salariés et les usagers des services publics. Le projet de loi « clarifiant l'organisation territoriale de la République » est très clair ! Il s'agit de poursuivre l'éloignement des lieux de décisions des citoyens !

Ce qui pose, en première question, la problématique des habitants, des citoyens.

En deuxième question, permettre à la main invisible du marché de prendre le contrôle sur l'ensemble des activités sur la zone géographique de l'Europe.

Il est clair que peu de salariés mesurent les enjeux des projets, même s'ils sont très nombreux à être excédés par la politique conduite dans le pays depuis près de 2 ans. C'est écrit et pour ne prendre que l'article 22 sur la mise en place des maisons de service publics, il est prévu de confier à des organismes de droit privé la charge de la mission de service public ... c'est écrit !

Nous avons, malheureusement, l'expérience qu'a donné cette logique à France Telecom, à la Poste, à EDF. Derrière la démagogie du discours politique du gouvernement au travers des économies budgétaires faisant mesurer ce qu'a induit pour les salariés et la population la fusion ANPE/ASEDIC avec la mise en place de Pôle Emploi, celle des Impôts et du Trésor. Les deux exemples ont prouvé les gâchis financiers et la non réponse aux besoins qu'elles ont induits.

Ce que nous propose ce gouvernement est une attaque en règle avec le regroupement des régions contre la fonction publique, les JP de la Santé, de l'Education Nationale ... Faisons le bilan de la mise en place des communautés d'agglomération et de communes et au regard des intérêts du salariat ! Nous ne nous satisfaisons pas de l'organisation actuelle de l'Etat déconcentré avec périmètres de responsabilités et de prérogatives qui devraient être éclaircies. Pour autant, ne devons-nous pas dire clairement ce que contient le projet et nous opposer clairement à cette politique des promoteurs de l'UE à la commande du gouvernement.

Personne d'autre que la CGT ne peut mener la bataille d'idées en alliant contestations, protestations avec propositions à notre place. L'éloignement des lieux de décisions avec les regroupements des collectivités a pour seul objectif de favoriser la libre circulation de l'argent public aux entreprises et, particulièrement, à destination des grands groupes.

Jacqueline DONEDDU Confédération – Pôle «activités CGT en territoires » Invitée

Réformes institutionnelles : un mouvement inédit

Les sens, contenus et finalités du processus de réformes institutionnelles sont inédites. Il y a un partage d'analyse sur ce point.

Une des priorités de la période reste la mise en mouvement des syndiqués et des salariés : 90% de la population active est salariée (actif - privés d'emploi).

L'organisation des journées d'études sont sous la responsabilité des Comités Régionaux. Le pôle peut aider à leur organisation qui compte au nombre des axes de travail de la Commission «enjeux territoriaux» validés par la CEC. Les UIT ont toute légitimité et intérêt à y participer !

Les mandatés en territoires (CESER/BPI/IRP) sont invités à y participer !

Plusieurs objectifs à ces journées : appropriation des enjeux, démarche revendicative et d'organisation partagée, construction de feuilles de route.

L'intervention du camarade de PACA sur la construction d'un CPER alternatif confirme la démarche et notre refus du «statu quo».

La Confédération a déjà mis à disposition 4 documents de réflexion ; le premier date de décembre 2013.

L'enjeu de la démocratie sociale : le syndicalisme est tiré sur le dialogue social territorial. C'est un dévoiement de la démocratie sociale. Le syndicalisme est absent des instances où se structurent des décisions stratégiques. Il y a besoin d'identifier là où nous sommes le plus efficace, le plus utile.

Il faut dépasser l'écueil d'une opposition artificielle entre territoires (professions ou métiers)/professions. Il nous faut travailler ensemble et valoriser le travail sur la question des métiers. La clé travail permet l'intervention des salariés sur leur travail, son sens, son contenu, ses évolutions.

Camille PUJOL Fédération Equipement Environnement – CR Normandie

Les enjeux territoriaux et l'aménagement des territoires

L'aménagement du territoire implique des compétences dans les domaines de l'habitat, des transports, de l'écologie, du développement durable, de la production et de transport de l'énergie et aussi de l'économie circulaire.

La loi MAPTAM a été adoptée et a consacré les régions comme « chefs de file » avec des compétences nouvelles dans les domaines d'aménagement des territoires, de la production et de transport des énergies et la gestion des fonds européens tels que le FEDER (développement régional), le FEADER (développement agricole), le FEAMP (développement des affaires maritimes et pêches). Cet aménagement des territoires se fait par les régions avec un Etat devenu «facilitateur» et conseiller des collectivités.

Voyons l'exemple des porcs élevés en Bretagne, envoyés en camions se faire abattre et découper, pour revenir en Bretagne pour la confection des charcuteries industrielles. Voyons la politique de l'eau que l'on rejette en mer, quelle qualité ? Quel suivi ? Qu'en est-il de la trame verte et bleue ?

En conclusion, notre CGT doit prendre en compte ces modifications de compétences territoriales et s'appuyer sur les unions locales, les unions départementales et comités régionaux.

Jean-Pierre Hernio Fédération Transports

Dans notre périmètre des transports, comment mieux travailler ensemble

Si notre démarche est la réponse aux besoins, la proposition d'un groupe de travail ensemble sur la cohérence de nos revendications pour construire le rapport de forces, sortons du «côte à côte».

Les exemples sont parlants sur notre capacité à rassembler les salariés et les instances CGT Lyon/Turin ; Canal Seine Nord.

Nous avons déjà apporté des éléments dans la maîtrise des financements. Ce sont nos dossiers « Pôles publics » certes, à affiner.

La 2^e proposition d'action transports au sens UIT est une bonne proposition.

Bruno BORDRON Fédération Equipement/ Environnement

Acte III de la décentralisation, enjeux territoriaux - métropoles

La réforme territoriale est liée avec la privatisation des missions des réseaux.

Quel avenir des salariés FPE/FPT (mobilité) Casse du statut de fonctionnaire et du service public.

Quel plan de travail met-on en œuvre comme fédérations et UIT ?

Quelle action ?

Gaëtan SILENE Fédération Equipement/ Environnement

Acte III de la décentralisation, enjeux territoriaux - métropoles

L'acte III de décentralisation est dans la continuité des actes I et II qui datent de 1982 et 2004 dont l'objectif est de détruire les services publics et les statuts des agents de la fonction publique.

Le développement des régions avec l'extension de leurs pouvoirs et la création des métropoles n'ont qu'un seul but : c'est le déni de démocratie pour les citoyens car c'est un éloignement du pouvoir de décisions.

Aujourd'hui, la métropole de Nice privatise les missions de service public et casse les droits et statuts des personnels de la fonction publique.

A l'équipement, nous avons une certaine expérience des lois de décentralisation qui ont externalisé et privatisé les missions.

Un travail en commun de toute la CGT, dans les territoires, est plus que nécessaire. C'est ce que nous faisons en travaillant avec la Fédération des Transports, les UD, les UL et autres pour lutter contre la politique néfaste du gouvernement pour les salariés.

Je suis d'accord avec Pascal JOLY, Secrétaire Général de l'URIF : le travail de toute la CGT en territoire est primordial pour que les revendications soient portées et gagnées et que le rapport de forces soit à la hauteur de ce que nous voulons gagner ensemble !

Fabrice ANGEI Confédération

Acte III de la décentralisation : appropriation et démarche revendicative en territoire

C'est avec une grande attention que j'ai écouté ces deux jours de débats, en tant que pilote de la Commission Confédérale des enjeux territoriaux dont l'ambition est d'aider à l'appropriation des enjeux, par les principaux militants des organisations et syndicats, d'aider à construire une démarche revendicative en territoire, de contribuer à des initiatives, de nourrir la réflexion et les propositions confédérales, à partir des différentes expériences des professions et territoires. Ainsi, j'ai été particulièrement attentif aux initiatives liant transport et industrie telles que celle parisienne autour de la maintenance du matériel roulant en Ile de France ou encore la proposition d'un groupe de travail associant l'UIT, les Comités Régionaux, les CESER.

Sur la décentralisation, certes le gouvernement presse le pas mais la CGT n'est pas restée inactive ! Trois notes confédérales sur la problématique ont été rédigées à destination de nos organisations et une quatrième, portant sur l'expression CGT cohérente en territoires au regard des réformes institutionnelles, a été rédigée suite à la réunion des comités régionaux du 14 mai 2014. Enfin, un débat est prévu au CCN sur les enjeux, la démarche revendicative, le rôle et la place de l'Etat.

Concernant l'acte III de la décentralisation, je n'ajouterai rien à ce qui a été dit, analyse pleinement partagée.

Rappelons que cette réforme institutionnelle projetée s'inscrit, de façon concordante et en continuité des réformes menées que ce

soit en matière de fiscalité, avec la rupture du lien territoire/entreprise, la santé, la réforme des universités, ou –pour revenir sur les transports- le ciel unique ou les paquets ferroviaires ;

Pour autant, faisons attention de ne pas trop idéaliser le passé et le présent. Les régions sont, d'ores et déjà, des espaces de mise en concurrence des territoires et les politiques publiques accompagnent les stratégies d'entreprises et les choix du capital concourant aux inégalités sociales et territoriales.

Oui, nous n'avons pas attendu le «bing bang » institutionnel pour voir réformer l'Etat, supprimer les postes, changer le statut des opérateurs publics, mettre en place des partenariats publics/privés, privatiser ...

À avoir une approche par trop «passéiste », le risque est grand de tomber dans l'instrumentalisation des Présidents des Comités Régionaux qui, sourds de l'oreille gauche, ne sont pas pour autant muets pour la sauvegarde de leur écharpe. Plus que la fusion des régions, donc la taille, c'est la question des compétences avec –de surcroît- la possibilité du pouvoir réglementaire qui sont à prendre en compte.

Ainsi, nous devons interroger sur les propositions en matière d'ambition sociale, de luttes contre les fractures territoriales et les inégalités sociales, de mise en œuvre de démocratie sociale avec la question des lieux de décisions, d'investissements public et de service public.

Concernant la métropolisation, c'est avant une réforme pour inscrire les villes dans l'attractivité et la compétition mondiale, un fait établi. De même, un quatrième volet et nous n'en avons pas parlé, c'est le reformatage de l'intercommunalité autour des bassins de vie. Même si nous en voyons et contestons la finalité, la notion de bassin de vie n'a-t-elle pas une pertinence, une résonance avec

notre revendication de «vivre et travailler » au pays ?

Ainsi, s'il faut décrypter, analyser, dénoncer la réforme et ses finalités –ce à quoi nous nous employons- nous ne pouvons rester passifs sur le quai.

Il nous faut dans un même mouvement, à partir des besoins, porter des revendications, bâtir des projets alternatifs de développement solidaire (économie circulaire, filières inter-région) et de solidarité dans les territoires. En lien avec des professions, des Comités Régionaux s'y emploient.

Malgré un libéralisme toujours plus arrogant et son corolaire : l'individualisme, des conquêtes sociales, des victoires en termes de services publics sont possibles. Des marges d'action et des convergences existent, le rapport introductif en a parlé.

Au final, quelle que soit l'évolution institutionnelle, notre ligne de conduite est claire : porter un contenu revendicatif, avoir une démarche, s'organiser à partir d'un travail croisé profession/territoire.

D'autant que, si le transport est un élément essentiel de l'aménagement du territoire, celui-ci doit être intégré dans sa globalité et non de manière par trop segmentée.

Enfin, pour revenir à la dimension internationale et européenne du second débat, nous savons –de mieux en mieux- conjuguer, au niveau syndical, mobilisation européenne et propositions revendicatives de la CES (charte des droits sociaux pour lutter contre le dumping social, plan d'investissement européen), avec les luttes et les projets locaux en territoire pour gagner notre objectif de transformation sociale.

En dernier lieu, n'oublions pas que les réformes institutionnelles auront des incidences, des impacts forts sur notre structuration syndicale, sur nos modes d'organisation à tous les niveaux. Mais ça, c'est le troisième débat à venir ...

3^E SÉANCE, présidée par Gilbert Garrel Secrétaire général de la Fédération des cheminots

OUTIL UIT

Introduction Thierry LILLIER (morceaux choisis)

«L'outil UIT, organisation et fonctionnement nationalement et en territoires ». Notre volonté est de disposer d'un outil UIT apte à nous aider à mettre en œuvre nos orientations CGT dans le domaine du transport. D'où le thème de cet après-midi.

L'actualité économique et sociale n'a jamais été aussi dense depuis des années.

La politique, menée par un gouvernement social/vert qui se dit «de gauche », brouille les cartes, déstabilise des militants syndicaux et trouble de nombreux salariés. Les transports n'échappent pas à ce rouleau compresseur du capital, également lié à la politique européenne touchant tous les secteurs : aérien, ferroviaire, maritime, routier, TU ...

Les salariés des transports n'échappent pas à cet affrontement de classe et pour plusieurs raisons, qui sont :

- D'abord, comme tous les salariés, ils subissent les mêmes attaques sur les baisses d'emplois, la dégradation des conditions de travail,



les bas salaires ... Des luttes se sont multipliées dans les transports, ces dernières semaines, avec des succès revendicatifs notamment dans des réseaux urbains. D'ailleurs la CGT y a fortement contribué.

• **L'avenir, c'est la mobilisation des salariés, rassemblés, unis pour exiger une autre répartition des richesses, commençant par l'augmentation générale des salaires, pour l'emploi et la protection sociale, la retraite.**

• **Unis, mobilisés, déterminés ... plus nous combattons le capital... et plus nous avancerons sur nos revendications !**

Et regardons comment l'outil UIT va y contribuer, tant au plan national que dans les territoires :

De gros dossiers transports sont sur le devant de la scène en 2014. Dossiers qui vont nécessiter dans la continuité, des mouvements et actions par une impulsion et un engagement large, où l'outil UIT CGT aura un rôle important à jouer : réforme du système ferroviaire, 4^e paquet ferroviaire, avenir du maritime et du pavillon français, avenir de l'aérien, privatisation des routes, coût du transport de marchandises etc... Il va nous falloir préparer dans les entreprises des actions convergentes portant la complémentarité des modes de transports, la multimodalité, la reconquête d'un véritable service public des transports.

• **Il faut analyser le travail de l'UIT et sa mise en œuvre dans les territoires.**

Notre dernière conférence avait décidé d'engager une démarche volontariste pour la mise en place de l'outil UIT dans tous les territoires, toutes les régions, en rappelant que cela ne pourrait se faire, sans l'engagement des fédérations constituantes.

C'est aussi à partir des Comités Régionaux, qu'il nous faut créer les conditions d'une organisation sous le contrôle, mais aussi, sous l'impulsion du Secrétariat du Comité Régional, permettant ainsi, de rassembler et organiser nos structures CGT et les salariés -acteurs des transports, dans la diversité de ce qui compose l'UIT. Il nous faut vraiment exister et agir dans tous les Comités Régionaux. Nous voulons que cette démarche serve à un ancrage plus local de proximité avec les UL et UD.

Nous avons besoin de cette dimension locale, au plus près des salariés et des populations, pour construire des actions convergentes afin d'agir sur un aménagement du territoire, à partir des besoins réels des populations et des salariés.

C'est ainsi que nous pourrions créer les conditions d'un rapport de forces capable de faire évoluer cette société, ce qui est au cœur de tous nos combats. J'insiste pour dire que la mise en place d'un collectif UIT, au niveau d'un Comité Régional, d'une Union Départementale n'est, en aucun cas, la création d'une nouvelle structure.

• **C'est la mise en place d'un outil permettant de travailler les convergences et le rapport de forces.**

La démarche que nous avons engagée, à partir des élections des représentants des salariés au CA de la SNCF en février 2013, s'inscrit pleinement dans cette volonté, avec la création d'un groupe de travail pour une campagne de déploiement et renforcement de la CGT, dans les filiales du groupe SNCF, Kéolis et Géodis (TU, TRV, TRM).

Les élections CA 2013 du Groupe SNCF, ont vu un bon résultat de la CGT, notamment chez Kéolis et Géodis (avec de fortes disparités, certes), de bons résultats parfois dans des sites où entités sur lesquels la CGT est peu ou pas présente.

Là, on est pleinement dans ce que l'on attend d'un outil comme l'UIT (tant au plan national que dans les territoires).

Cette structuration, dans les territoires, doit nous permettre des initiatives inter régions.

L'organisation des transports (on serait, parfois, tenté de dire : la désorganisation des transports) ne s'arrête pas à la frontière d'une région. D'ailleurs, des initiatives ont déjà eu lieu, comme sur le Grand Paris avec l'Île de France, la Normandie, la région Centre et

la Picardie ; sur le POCL avec le Centre, le Limousin, l'Auvergne, la Bourgogne, Rhône Alpes, les secteurs cheminots sur le Canal Seine Europe, sur Saône/Moselle.

Si nous avançons dans la mise en œuvre dans les territoires... il reste encore à faire. On peut dire que nous avons des relais, avec des niveaux d'organisation différents dans 13 régions. Les choses se travaillent et reposent sur notre conception de mise en cohérence de la multi-modalité des modes de transports et de l'effet structurant des transports dans l'économie, l'aménagement du territoire, les questions environnementales et de développement humain durable, que porte la CGT.

Elle permet aux camarades siégeant au CESER de porter les revendications CGT dans une démarche collective, sur les questions de transports et d'infrastructures.

Ponctuellement, l'UIT a toute son utilité et sa place. L'exemple de CDG Express ... ?

Un groupe de travail SNCF/FD Transports/RATP/ADP/URIF-UD 93, sur ce sujet, a été créé pour assurer une meilleure cohérence.

On a vu, également, sa pertinence sur le dossier de la « ligne B du RER ».

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

• La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre, dont celles des transports de voyageurs et de marchandises.

Notre démarche revendicative ne peut se développer que si nos militants maîtrisent la problématique des transports et la conception qu'en a la CGT.

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

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

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

Pour les populariser, nous avons construit au fil de notre activité, des supports de communications, comme notre bulletin qui reçoit un vrai intérêt des militants.

Notre communication s'adresse aussi, à un public plus large, notamment dans les campagnes impulsées par la CGT, sous forme de tracts, de notes ou de communiqués de presse.

Notre faiblesse reste l'utilisation des nouvelles technologies, comme notre site internet, qui actuellement, est hébergé sur le site des Cheminots et qui n'a pas cette visibilité nécessaire à la popularisation de nos travaux.

La 10^e conférence aura à décider des améliorations à mettre en œuvre dans le fonctionnement de notre outil, pour qu'il soit encore plus au service de la CGT et des territoires.

• Ne serait-il pas nécessaire d'organiser des journées d'étude CGT sur des thèmes et des dossiers spécifiques d'actualité et futurs ?
• Pourquoi ne pas réfléchir à d'autres modules de formation organisés en territoire, au plus près de nos militants ?

DEBAT GENERAL

3^e séance le 20 mai - Outil

Francine DESNOS Comité Régional Pays De Loire

Nous sommes très forts dans la CGT pour identifier les enjeux, élaborer des propositions et revendications mais il est plus difficile de parler de nous-mêmes et, en l'occurrence, aujourd'hui, de l'outil UIT pour mettre en œuvre nos décisions. D'ailleurs, il reste peu de camarades dans la salle pour aborder ce point de débat.

Au regard des enjeux identifiés sur la question des transports, de la particularité de la région Pays de la Loire qui concentre tous les modes de transport (route, train, maritime, aérien, voies fluviales), notre conférence régionale a validé la mise en place de l'outil UIT en 2012.

Depuis 2 ans, il s'avère difficile de le faire vivre. Il faut beaucoup de volontarisme et de disponibilité de Yannick Colin, animateur UIT en Pays de la Loire pour développer notre outil.

La Conférence Nationale UIT doit permettre l'engagement de toutes les fédérations constituantes de l'UIT à impulser la présence des syndicats dans l'outil. Les objectifs de l'UIT Pays de la Loire permettent une appropriation, par les syndiqués et les salariés, des enjeux de transport et la construction d'initiatives.

L'UIT est un lieu de croisement pour les syndicats, le Comité Régional et le CESER sur les questions de transport en territoire.

La réponse aux besoins se construit, en effet, en proximité des bassins de vie et d'emplois, des lieux de décisions et d'interventions.

Les marins, les syndicats de l'équipement, le syndicat régional transport ne sont pas encore impliqués dans l'UIT Pays de la Loire.

La journée d'action sur les enjeux de transport proposée est, pour nous, à travailler sur ses objectifs pour l'automne afin de gagner l'implication des salariés dans la mobilisation.

Différentes initiatives ont été prises en Pays de la Loire : journées d'études sur le projet Notre dame des Landes, un stage sur les enjeux environnementaux, une journée de préparation de la conférence nationale, ainsi que la participation de 5 camarades à la formation UIT.

2 objectifs de travail pour le collectif UIT : le report modal des marchandises et la prise en charge du coût de l'abonnement par les employeurs dans les transports collectifs.

Enfin, l'outil UIT doit permettre de faire travailler ensemble les conseillers CESER et les syndicats.

Xavier DUPEYROUX Fédération Transports

Je pointe la difficulté de la mise en place de l'UIT en Région, difficulté à identifier les camarades en responsabilité dans les 5 fédérations de l'UIT.

Depuis 2 ans, nous n'avons que partiellement réussi notre projet pour la préparation de la 10^e conférence UIT, nous avons organisé une réunion régionale rassemblant les 5 fédérations ainsi que les secrétaires généraux des 5 UD de la région Pays de Loire et avec la présence de Dominique LAUNAY, 21 camarades étaient présents malgré l'absence de 2 fédérations (marins et officiers). Certaines fédérations étaient très peu représentées, notamment les cheminots du 49 et un seul camarade de l'Équipement. Cette réunion a permis de pointer du doigt les difficultés que nous avons avec le syndicat régional du transport marchandises et voyageur. En effet, dans leurs interventions, certaines UD ont appris l'existence de bases et de syndicats du transport dans leur périmètre. Ce manque de communication rend difficile l'activité UIT en région, si nous n'avons pas connaissance de nos forces en présence.

La méconnaissance de l'outil UIT dans les syndicats en territoire, n'aide pas non plus pour apporter des réponses aux enjeux du transport. Cela montre le travail qu'il nous reste à faire pour réunir tous les acteurs de ces 5 fédérations.

Si une journée d'action doit se construire, accordons-nous du temps afin de l'organiser avec des revendications bien précises et d'associer tous les salariés et ne pas se reposer sur une action de militants.

Emilie PETITPREZ Fédération Cheminots

Je suis membre de l'UIT décentralisée de la région Franche-Comté. Cette UIT décentralisée a le mérite d'exister mais a, encore à ce jour, des imperfections.

Nous ne pouvons malheureusement, depuis la mise en place de cette UIT régionale, que constater les difficultés à réunir l'ensemble des camarades dont les fédérations sont membres de l'UIT.

Toutefois, elle nous permet de mieux utiliser l'instance CESER.

De plus, petite particularité dans notre organisation pour le syndicat CGT des cheminots de Belfort et environs, nous sommes rattachés au niveau de l'entreprise SNCF à

la Région Alsace et, administrativement, à la région Franche-Comté.

Ce qui fait que, pour nous, la présence dans l'interpro est nécessaire et logique. Mais, pour nos collègues des transports de bus, par exemple, cette logique ne s'applique pas. Nos camarades se replient sur eux-mêmes et ne participent donc pas régionalement. Nous avons décidé, pour dynamiser et tenter de faire fonctionner cet outil, de réunir les camarades par Union Départementale pour, ensuite, envoyer un membre régionalement. Ce qui permettra d'explorer les discussions sur le territoire en conservant la proximité nécessaire à la compréhension de chacun.

Ce qui semble nécessaire dans certaines de nos structures, semble inutile dans d'autres ou plus incomprise.

Comment faire pour avoir plus de rigueur et faire participer les camarades ? Nous pensons que la formation UIT se doit d'être partagée largement et proposée plus régulièrement aux militants.

Voire, pourquoi pas, construire un nouveau module de formation pour atteindre plus de militants ou ouvrir largement les journées d'études des Comités Régionaux ; Malgré tout, nous sortons un 4 pages, trimestriellement, sur les questions de transport sur la région Franche Comté.

Par contre, la communication de l'UIT existe, mais très peu connue par les salariés et je pense que tant que nous n'aurons pas réussi à impliquer les salariés, il sera difficile de les mobiliser.

Lors de la campagne pour les élections du Conseil d'Administration du groupe SNCF, nous avons réussi à prendre des contacts avec les camarades CGT de l'entreprise KEOLIS. Ces camarades qui travaillent et militent près de chez nous, nous ne les connaissons pas et n'avons jamais réalisé d'action ensemble. Lors de ces élections, nous sommes allés dans leur entreprise pour une distribution de tracts appelant à voter CGT. Les salariés de l'entreprise ont apprécié cet échange avec des cheminots CGT. Depuis, nous arrivons régulièrement à échanger sur diverses problématiques communes.

C'est donc par des actions ensemble que nous réussissons à créer les liens nécessaires pour travailler ensemble demain.

De fait, la réalisation d'une action fin juin serait un signe fort et important voire nécessaire dans la période.

Démontrer au patronat ainsi qu'au gouvernement que la CGT est dans la capacité de mobiliser l'ensemble des salariés du transport sur des bases communes malgré la concurrence qu'ils entretiennent ne peut être bénéfique pour élever la conscience

collective sur les sujets du transport et ses missions de service public.

Dominique MENARD **Fédération Services Publics**

L'acte III de la décentralisation va accentuer la casse du service public si les instances de la CGT ne portent pas haut les revendications au niveau local jusqu'au niveau international

L'acte III de la décentralisation va accentuer la désertification des services publics et la concurrence entre les territoires.

La péréquation financière ne sera pas à la hauteur d'une vraie défense du service public. Comment l'UIT, les différentes instances syndicales peuvent-elles porter les revendications, à tous les niveaux, du local à l'international ?

Jean-Luc PELTIER **Comité Régional BRETAGNE**

L'outil UIT en territoires

L'expérience UIT en Bretagne : le collectif s'est mis en place suite à la dernière conférence régionale avec pour ambition de faire partager, par le plus grand nombre, la situation des salariés du transport ; singulièrement du mode routier qui compte –tous métiers confondus- environ 30 000 salariés en Bretagne.

Quelques enjeux en Bretagne :

- l'achèvement de la LGV BPL
- le lancement de 10 projets de pôles d'échanges multimodaux
- devenir des lignes ferroviaires en antennes
- l'entretien du réseau routier breton ...

Le collectif se renforce avec l'intégration d'un camarade du STRAT 35.

Dans la période, l'activité se construit autour de quelques axes :

- La mise en œuvre d'un questionnaire en direction des salariés sur la question de la tarification domicile/travail
- Action avec les camarades du syndicat des marins et l'UL de Belle-Ile dans le cadre du renouvellement de la DSP de la desserte des Iles morbihannaises.
- Participation au groupe de travail issu de la conférence social, suite à la mise en œuvre du pacte d'avenir pour la mise en œuvre, en Bretagne, d'une charte du travail salarié dans les transports routiers visant à engager les entreprises du secteur sur le respect des normes sociales en vigueur.
- Reste posée la question de l'appropriation de cet outil, singulièrement par les UD, qui doit permettre de combiner revendications, structuration et rapport de forces dans les territoires.
- Reste posée la nécessité du «travailler ensemble » et du croisement de l'activité entre secteur pro et territoires.

Christophe JEANJEAN **FD Services Publics** **Collectif route**

L'outil UIT : organisation et fonctionnement national et en territoires

L'outil UIT, servons-nous en, que ce soit au plan national, européen voire international mais aussi qu'il soit impacté en région ou département.

Nous sommes une CGT et une seule CGT ! que ce soit sur un comité régional ou au sein d'un département ou d'une métropole, où un travail syndical commun - dès maintenant- est plus que prégnant.

J'étais, la semaine dernière, à l'Assemblée Générale des copains personnels des routes de Lyon où la métropole et le nouveau Lyon vont être les futurs sites d'accueil de nos camarades où tous travaillent déjà en adéquation pour présager de leur avenir car, à ce jour, il se discute de tout !

Tous ceux qui intégrerons cette métropole, c'est 40 copains des routes qui n'ont pas eu le choix, eux, car ils sont affectés sur les voies rapides autour de Lyon.

D'après nos informations, qui nous alertent nous devons prendre, à leur juste mesure, ces nouveaux faits, cette réalité.

Le copain du SNPTR l'a bien dit, tout à l'heure : cette réforme est néfaste pour les agents territoriaux mais aussi, en première ligne sont visés les copains des routes nationales.

Et j'ai bien dit les copains parce qu'il y a 7 ans, nous étions des collègues.

A ce jour, divisés par la force des choses, mais aussi lors de cette conférence de l'UIT que je remercie de nous avoir invités, nous, le collectif route de la Fédération des Services Publics et j'espère de tout cœur que nous trouverons un terrain d'entente pour avancer, ensemble, dès maintenant.

Cet avenir ne me fait pas peur, le gros de notre travail est pris, en partie, à juste mesure par nos confédéraux –par le biais d'un collectif jeunes mais pas que, les anciens en place nous guident et nous apportent beaucoup par leur expérience du terrain qu'ils nous transmettent par l'esprit d'un compagnonnage et humainement.

Nous devons, au sein de l'UIT, nous orienter en nous appuyant sur ces faits pour cette journée d'action dont il reste à définir les grandes lignes.

Jean-Pierre HERNIO **Fédération Transports**

La Fédération Transports, c'est 70 000 entreprises pour 1200 bases organisées, c'est environ 700 000 salariés dans le transport routier et auxiliaires du transport.

Notre outil UIT en région, s'il permet d'établir les revendications doit aussi permettre le déploiement de la CGT.

Il nous faut convaincre nos organisations de travailler ensemble, c'est de la responsabi-

lité de nos directions fédérales mais aussi de toutes les organisations CGT (UD, UL).

Quelle mutualisation pour rencontrer les salariés là où la CGT n'existe pas ?

Deux exemples : la campagne sur les élections TPE et l'élection CA SNCF où nous avons pu rencontrer des salariés.

L'outil UIT n'est pas un «truc » en plus mais bien un outil, d'une démarche CGT de réponse aux besoins de transport, d'aménagement du territoire, de service public !

Daniel TOURLAN **Comité Régional PACA**

Une démarche de territorialisation à partir des dossiers transversaux

Sur la région PACA, nous avons eu une structure de ce type mais qui s'est éteinte. Nous avons donc tiré les enseignements suivants :

- les camarades qui participaient ne se retrouvaient pas, forcément, dans les dossiers,
- un manque de relais territorial,
- la remise en place de collectifs transports au sein des UD améliore ces relais.

Nous travaillons, aujourd'hui, par dossier transversaux à plusieurs professions avec un relais territorial.

Cette démarche semble correspondre aux attentes et permettre, peut-être, une structuration. Mais, l'enjeu est surtout de montrer l'utilité de notre activité dans ce domaine.

William Jacquillard **Comité Régional** **Poitou-Charentes**

Structuration de l'UIT en territoires

L'activité de l'UIT, en région, nous renvoie à notre capacité à organiser «l'interprofessionnel », dans un territoire.

L'UIT ne réglera pas le problème plus large qu'est celui de la structuration de l'activité CGT entre professions et structures territoriales CGT.

Elle y est confronté de plus en plus au regard de la montée en charge des problématiques liées aux questions de déplacements des personnes et des marchandises, tant pour la réponse aux besoins, la maîtrise publique, son financement d'aménagement du territoire, lui-même bousculé par les réformes territoriales actuelles.

Alors, comment mieux travailler ensemble du national au local sur ces questions pour, d'abord, être en mesure de construire des projets, des propositions avec les syndicats, avec d'autres forces locales (usagers, OS ...) ? Et ce, sans être le «syndicat régional transport » : ce n'est pas le rôle de l'UIT !

Evidemment, la capacité des professions du transport à se mêler des problématiques de développement territorial est posée.

Celle des comités régionaux à animer ces questions aussi. Au-delà des préoccupations d'aménagement du territoire, de politiques publiques du transport voyageurs et marchandises, celle du financement de ces politiques, celle de leurs élaborations démocratiques reste posées ! Comment l'UIT peut-elle travailler et faire travailler cette questions - à tous les niveaux - y compris sur les dossiers CPER ? Patronat et forces politiques sont à l'offensive sur cette question. Ensuite, des dossiers interrégionaux mériteraient un traitement particulier, avec un outil et une méthode adaptés (arrivée de la LGV, autoroute du fret, développement des ports de la façade atlantique, concurrence aéroports régionaux, financement des TER ...). Doit-on rester sur un concept interfédéral ? Quelle place pour les comités régionaux ?

Pascal POUPAT Fédération des Cheminots

Si la volonté est affirmée, si la nécessité n'est plus à démontrer, l'outil UIT est à l'image de notre outil syndical.

On peine à assumer le quotidien, comment se projeter sur des sujets comme l'aménagement du territoire, la réindustrialisation, le déplacement des salariés, les salaires ... et, surtout, comment le faire partager au plus près sur le terrain ?

Il nous faut organiser l'UIT en région autour de projets, même non aboutis, (plutôt que de réunir des « experts » du transport) pour arriver à partager avec les salariés des idées qui pourront devenir de vraies revendications et, donc, pourront se transformer en actions.

Pas une région n'échappe à la problématique transport (passagers et/ou marchandises) et l'UIT est un outil indispensable - pour autant que les syndicats s'en emparent ; et cela, à partir du vécu et du concret ce qui est la condition nécessaire pour un développement de cet outil.

Raphaël TILLIE Fédération Environnement/ Equipement

Travail interfédéral et implication locale

L'absence de militants sur certains territoires ne permet pas de développer l'activité UIT.

Nous devons réfléchir pour impulser l'activité de militants volontaires dans l'utilisation de l'outil UIT.

Comment connaître les militants locaux des différentes fédérations pour les faire venir aux réunions ?

Il y a une absence d'implication locale de militants fédéraux. Il en manque toujours plusieurs parmi les cinq.

Dans la région Centre, sur trois réunions mises en place : personne des TU. Je n'arrive pas à savoir si, dans l'Indre, des adhérents CGT TU existent. Pour la réunion organisée dans l'Indre : personne des cheminots, conséquence d'une méconnaissance, de ma part, de leur implantation et leur peu d'implication en interpro.

La construction d'une base solide en région ne peut pas et ne doit pas reposer sur 1 ou 2 militants, déjà très impliqués.

Les milieux où exercent les militants n'aident pas, forcément, à la mise en place de réunions : les transporteurs routier, les cheminots et autres avec leurs horaires de travail.

Le blocage des employeurs ne facilite pas, non plus, la présence de militants, par une méconnaissance des droits syndicaux dans les petits syndicats ; je pense à la plus grande piste civile de l'aéroport de Châteauroux.

La construction d'un annuaire des militants ayant une activité UIT est nécessaire et permettrait de connaître les déserts UIT.

L'aménagement du territoire doit se faire avec une connaissance des problèmes territoriaux et professionnels. Aujourd'hui, les voies navigables du Centre ont construit un bassin Loire qui est sur 3 régions, sans parler des autoroutes.

Intervention de Thierry LILLIER Fédération Transports

Conclusions du thème

Les transports sont structurants, en territoire, dans le cadre de son aménagement. Les UIT décentralisées doivent travailler, à partir de projets en territoire, sans s'interdire d'œuvrer sur des perspectives en termes de multimodalité. Il nous faut porter nos convergences au plus près du terrain avec notre corps militant.

L'enjeu essentiel, c'est le décroisement des professions sur l'enjeu des transports à partir des entreprises et des modes.

L'implication des fédérations dans l'outil UIT, en territoire, est traversée par des formes d'organisation différentes.

La mise en œuvre de l'outil UIT doit être impulsée par les Comités Régionaux, enrichie par l'apport des UD et UL.

Durant ses 3 jours d'échanges et de débats, à la conférence, la notion de « travailler ensemble » a été au cœur de nos discussions.

Pour cela, nous avons un outil incontournable : « l'UIT décentralisée » qui permet de construire une politique des transports qui agit sur la prise en compte de véritables enjeux, notamment sur le développement humain durable, la multimodalité, les services publics de qualité, une industrie ferroviaire - maillon essentiel du développement du transport.

Sur la formation UIT, il nous faut poursuivre la dynamique en tant que participation et contenu de celle-ci. Elle est essentielle pour appréhender les connaissances relatives au milieu du transport, avec ses évolutions ; travaillant, si nécessaire, à organiser des journées d'études CGT sur des thèmes et dossiers d'actualités présentes ou futures. Il nous faut, également, réfléchir à d'autres modules de formation en territoires.

En conclusion : « Outil UIT un jour, outil UIT toujours »



4^E SÉANCE, présidée par Nicolas Baille Secrétaire général de la Fédération de l'Équipement Environnement



Nicolas BAILLE
Secrétaire Général
de la Fédération Équipement
Environnement

La conférence a permis d'échanger sur les points essentiels sur le champ transports de nos fédérations en lien avec les Comités Régionaux que je résume :

- Enjeux internationaux et européens qui touchent la plupart des réglementations transports,
 - Les questions du juste coût du transport et de la multimodalité, éléments essentiels de notre conception du système de transport et infrastructures,
 - Le financement des infrastructures en lien avec le développement économique et l'aménagement du territoire. Ce qui pose la question du pôle public financier.
- Enfin, la question de l'outil UIT a été largement débattue et nous engage à amplifier le travail en commun en convergence, dans nos fédérations et territoires.
- Ces axes revendicatifs constituent les bases de la mobilisation nationale dans les transports en juin.

Dominique LAUNAY

Comme nous en avons débattu durant ces deux journées et comme annoncé dans le rapport et repris dans de nombreuses interventions, il y a nécessité de sortir de cette conférence de l'UIT avec un appel à la mobilisation de l'ensemble des salariés des transports et des infrastructures. On peut le considérer comme validé sur le principe d'une action d'ici fin juin. Ce qui fera la richesse de cet appel est bien l'ancrage local qu'il y aura dans les professions et syndicats en lien avec les territoires et c'est tout l'intérêt de lancer cet appel national au plus près des salariés. Cet appel à la mobilisation porte donc sur les questions de transversalité qui ont fait l'objet d'échange entre nous et l'articulation avec une action interprofessionnelle confédérée en juin. L'objectif est

de préparer une mobilisation transports dans chaque profession, syndicats à partir des cahiers revendicatifs en lien avec les territoires. Les axes de cet appel seront articulés à partir des nombreux conflits et luttes dans nos secteurs (transports urbain, maritime, ferroviaire, aérien, fluvial et les routes avec notamment la privatisation des routes et la nécessité de relancer et de dynamiser la pétition nationale). Ces conflits tournent autour des choix de sociétés : salaire, emploi, conditions de travail, pénibilité, service public et l'aménagement du territoire en lien avec la politique européenne.

Il s'agit de mettre en avant ce qui est transversale à l'ensemble des secteurs de transport, le dumping social, et la politique du low cost (bas coût). Cette volonté de tout tirer vers le bas ce qui nous renvoie à la campagne nationale sur le coût du capital et le coût du travail. Nous devons amener ce que portent la CGT et l'UIT de façon commune avec les fédérations et les comités régionaux : la question de la multimodalité et la complémentarité des modes ainsi que la maîtrise publique des infrastructures et de leur financement.

Un dernier point, qui touche tous les secteurs transports, il s'agit de la remise en cause du droit de grève.

Nous devons ancrer localement cet appel national -qu'il faut vivre localement, dans les professions, syndicats en lien avec les territoires, comités régionaux et UD- afin de l'alimenter par des revendications locales transverses aux transports. Bien sûr, doivent s'intégrer les questions touchant à l'acte III de la décentralisation qui ont un impact sur les transports. Cette feuille de route doit nous permettre de dynamiser l'appel à l'action nationale et interprofessionnelle, pour fin juin.

Frédéric PARE UD PARIS

Nécessité d'une journée d'action interprofessionnelle

La nécessité est grande d'amener une journée d'actions interprofessionnelle sur le thème : emploi, salaire, statut, défense des services publics.

C'est à nous CGT de provoquer les choses. Les mobilisations récentes montrent que celles-ci montent en puissance, un gouvernement négocie mieux sous pression. Pour inverser le rapport de forces, nous avons besoin de journées puissantes où

toute la CGT doit s'emparer de ces mobilisations.

Rien ne nous empêche de préparer d'éventuelles journées d'actions pour la rentrée.

Raphaël TILLIE Fédération Équipement/ Environnement

Construction d'une journée d'action interprofessionnelle

La construction d'une journée d'action UIT doit se faire. Elle est indispensable ! Il faut que, localement, les camarades connaissent notre outil.

Personnellement, dans le Berry, je pense d'abord à mettre en place une journée d'étude sur le revendicatif commun, local et national, qui puisse être porté par l'UIT.

Je ne sais pas s'il est possible de mettre en place une journée d'action. Mais faire une journée d'étude avant cette date pour faire connaître notre outil et mobiliser les adhérents pour la journée d'action, dans la foule, me semble compliqué.

Gilbert GARREL Secrétaire Général Fédération des Cheminots

Le CCN, par l'expression de ses organisations -Unions Départementales et Fédérations, a exprimé la nécessité d'une journée d'actions interprofessionnelle avant l'été, primo pour permettre aux salariés de s'exprimer vis-à-vis de la politique gouvernementale, secondo pour permettre d'ancrer dans les entreprises des revendications légitimes qui existent et tertio pour mettre sous pression des salariés la conférence sociale qui va s'ouvrir début juillet. Ce sont les organisations qui l'expriment ! Et j'espère qu'elles l'expriment au sens des rencontres qu'elles ont avec leurs syndicats et les salariés. J'espère que ce ne sont pas des postures.

Si c'est le cas, et nous avons vu -lors de cette conférence- qu'il y avait de vraies revendications dans les transports et qu'il y avait des convergences dans ces revendications, Dominique l'a rappelé, ce sont essentiellement les questions de salaires, emplois, conditions de travail, dumping social, droit de grève, le respect des élus et mandatés des OS qui sont des lieux communs.

Le fait que cette conférence initie et sorte une expression appelant les salariés à créer les conditions de la mobilisation dans un cadre interprofessionnel et unitaire, le plus large possible, ne peut que favoriser et amener

à ce que soit débattue -dans nos syndicats avec nos syndiqués et dans les entreprises- la nécessité d'une journée d'action interprofessionnelle, d'ici la fin juin.

Ce n'est donc pas une décision prise d'en haut, aujourd'hui, qui dit à quelle date nous serons dans l'action. C'est une conférence qui se réunit et qui dit qu'il y a l'expression du CCN d'une journée d'actions, qu'il y a une volonté interprofessionnelle d'agir de la CGT, qui va le proposer aux autres organisations syndicales et la conférence de l'UIT s'inscrit dans cette dynamique et je crois qu'il faut le voir dans ce sens là.

Signifier la volonté de ne pas laisser passer la période, de ne pas attendre le mois d'octobre pour faire en sorte que les salariés agissent dans leurs entreprises, nous sommes en légitimité de le faire. Et je crois que c'est l'expression que nous voulons faire sortir de cette conférence aujourd'hui.

Bertrand HAMMACHE **Fédération Transports**

Les conditions d'une mobilisation d'ampleur

Aujourd'hui, toutes les conditions d'une action interprofessionnelle des transports sont réunies.

Il est donc de notre responsabilité de confirmer cette action par une mobilisation des salariés du secteur.

Gaëtan SILENE **Fédération Equipement/ Environnement**

Débats et validation sur les décisions, objectifs et orientations de la conférence

L'action est nécessaire, en juin, pour peser sur d'autres choix que ceux que nous impose le gouvernement.

Pas d'opposition entre les actions, on sait que ce n'est pas une journée qui nous fera gagner mais bien plusieurs journées d'actions et de perspectives revendicatives.

Une nécessité de préparer, en région avec l'UIT, l'action du mois de juin avec les militants des 5 fédérations composant l'UIT.

Un réel besoin de connaître les militants, leurs lieux géographiques au niveau des régions. Il faut donner des perspectives aux salariés qu'il est possible de gagner. Il faut faire connaître partout l'action de juin.

Luis DA SILVA CACHAO **Fédération Cheminots**

Ce qu'attendent les syndiqués, c'est une cohérence et une unité aux niveaux des luttes dans les transports ;

Chacun se fait attaquer de son côté, réagissons ensemble !

Après plusieurs interventions, ce qui ressort est que, quel que soit le mode de transport -mais aussi l'ensemble de nos métiers- la politique européenne menée sous le dictat du capital nous met tous à mal, pas un secteur n'est épargné.

Face aux politiques ultras libérales de Bruxelles, nous devons déjà appeler nos syndiqués et sympathisants à voter massivement aux élections européennes mais, surtout, voter pour des élus qui défendront -réellement- les services publics de transports.

Comme je le soulignais, nous sommes tous impactés par les politiques ultras libérales de l'Europe. Nous subissons tous les répressions sociales et le dumping social qui, souvent, rendent nos entreprises, nos collèges, nos modes de transports concurrents entre eux.

Que ce soit sur les questions de paquets ferroviaires, maritimes, de ciel unique, de loi Diard, de règlements en tous genres, le but recherché est le même : l'accaparement des transports et des services publics par le capital.

Tout nous rassemble !

La réalité est que tout existe pour nous unir et agir, ensemble, sans barrière d'activité mais rassemblés au sein de l'UIT.

Nous devons trouver le moyen et la volonté de travailler, ensemble, au plus proche de nos lieux de travail -qui sont souvent les mêmes- en lien avec l'interpro mais surtout en lien avec l'UIT.

Nous devons être plus efficace et nous unir afin d'établir le rapport de forces nécessaire pour développer une réelle politique de développement durable, sociale et environnementale, mais aussi complémentaire en terme de transport et d'aménagement du territoire.

Soyons plus efficace et uni et l'Europe sera à portée de main.

Fabrice ANGEI **Confédération**

Journée d'action transport

Respectueux de l'outil UIT, respectueux du fédéralisme, je ne voulais pas intervenir sur

la question de la journée d'action, au mois de juin, dans les transports.

Si je le fais, c'est pour lever toute ambiguïté. La CE confédérale décidera bien d'une date de mobilisation interprofessionnelle unitaire avant l'été. Car c'est la demande des organisations du CCN, UD, professions qui -j'en suis sûr- ne repose pas sur une posture mais une expression des syndicats à partir des cahiers revendicatifs.

Thierry Lepaon l'a dit : il est indispensable d'ancrer les luttes dans les entreprises. Cette journée d'action proposée ne se juxtaposera pas à la journée interprofessionnelle unitaire mais en permet l'ancrage, dans le transport avec un grand «T» ; donc dans ses différentes composantes, à partir des attentes des salariés, de leurs revendications. Elle s'inscrit dans le processus de luttes pour faire grandir le rapport de forces nécessaire et indispensable.

S'il y a foisonnement de luttes, nous aurons des difficultés à bâtir de puissants mouvements interprofessionnels unitaires, faute d'ancrage suffisant.

Ces deux journées de débats, de réflexions, de propositions, lors de la 10^e conférence de l'UIT, indiquent qu'il y a matière et contenu revendicatif pour y parvenir.

Didier PACOT **Fédération Equipement/ Environnement**

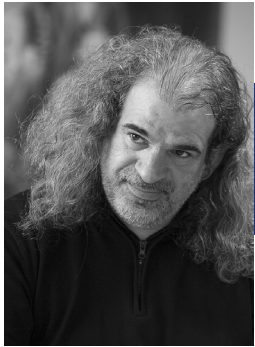
Action obligatoire en juin et préparer la rentrée

Ce gouvernement et le patronat nous font le coup tous les ans : conférence sociale au sommet qui est, en réalité «merdier social pour les salariés ! ». Donc on n'a pas le choix. Depuis 2 jours, nous faisons le constat de la situation de plus en plus catastrophique, menée par les politiques d'austérité qui gavent les tenants du capital par encore plus de fric.

Gattaz et Hollande veulent faire la moisson entre autre sur les acquis sociaux.

Alors, nous pouvons soit les laisser faire ou bien, nous, CGT à l'offensive, nous leur fauchons le blé !

A partir de là, il nous faut mettre tout en œuvre, dans nos organisations, pour réussir. Certes, à des endroits, la mobilisation sera forte et à d'autres faible mais on ne peut pas les laisser faire avec les préoccupations des salariés du transport et des autres secteurs. C'est bien notre volonté de nous inscrire dans la dynamique.



CONCLUSIONS Sébastien GASC Fédération Cheminots membre du secrétariat UIT

Cher-e-s Camarades,

Nous arrivons au terme de cette conférence de l'UIT.

Nous pouvons le dire nous avons réussi notre 10^e conférence durant ces trois jours que ce soit au niveau de la participation, du contenu et de la qualité des interventions.

Je voudrais avant tout saluer toutes celles et ceux qui ont contribué au bon déroulé de ces travaux durant ces trois jours et tout particulièrement Brigitte, la secrétaire administrative de la Fédération des syndicats maritimes qui assure également le secrétariat de l'UIT, la fédération des cheminots pour l'intendance, avec un salut particulier pour Adèle, et nos camarades cheminots et de la RATP et qui ont assuré l'intendance pendant les pauses.

Je voudrais également saluer le travail de l'équipe sortante pour ce mandat qui se termine et pour leur engagement dans l'écriture du document préparatoire et dans la réussite de cette conférence. Je voudrais enfin remercier les camarades qui quittent le bureau.

Nous pouvons les applaudir !

Oui nous avons réussi notre « Decima »... Dans un contexte difficile, un contexte de crise qui n'a pas manqué de traverser nos débats.

Les luttes pour l'emploi, les salaires, la protection sociale, le service public continuent de s'opposer en France, en Europe et partout dans le monde aux politiques d'austérité, au capitalisme mondialisé qui n'en finit plus de faire des ravages, économiques sociaux et environnementaux...Même au Brésil (n'en déplaise au philanthrope et humaniste français...Michel Platini)

Si nous nous engageons ainsi dans les luttes, c'est aussi que par ce prisme, nous menons un combat bien plus large, celui d'une autre société plus juste, plus humaine, plus solidaire.

« Le capitalisme porte en lui la guerre comme la nuée porte l'orage » : Ces dernières années auront vu les révolutions du Maghreb, l'intervention de la France dans deux conflits africains, la poursuite de la colonisation de la Palestine par Israël, des conflits en Syrie, dans une indifférence scandaleuse, ou encore en Ukraine où la situation prend des airs de retour à la guerre froide...

Les mots de Jaurès prononcés il y a 100 ans quelques jours avant d'être assassiné et à la veille du premier conflit mondial restent d'une cruelle actualité...

« Profit Maximum = coût minimum »... voilà l'équation insoutenable qui résume l'insatiable faim de bénéfices du monde de la finance et des grands groupes qui sont à l'origine de drames humains !

Comme nous le rappellent la mort en pleine mer de femmes, d'enfants, de jeunes fuyant la misère, la famine et les dangers dans des embarcations surchargées pour atteindre les côtes de l'île de Lampedusa ou de Malte, l'effondrement du RanaPlaza au Bangladesh, où 1 129 travailleuses et travailleurs ont péri, et 2 500 ont été blessés, les 34 mineurs de Marikana en Afrique du Sud tombés sous les balles des forces de police pour avoir revendiqué par la grève la juste rémunération de leur travail ou encore la mort de plusieurs centaines de mineurs en Turquie suite à l'explosion d'un puits.

Nous avons donc raison de poursuivre nos mobilisations, comme le 1^{er} mai dernier qui a été l'occasion pour les salariés dans tous les pays de témoigner la solidarité entre travailleurs et les convergences de luttes, face aux mêmes politiques d'austérité qui les frappent.

À l'instar de l'Europe où les aides d'états accordées au secteur financier dans l'union se sont élevées au total à 1.600 milliard d'euros entre le début de la crise en octobre 2008 et fin décembre 2011 selon un document publié par la commission européenne. Chiffre à mettre en regard des plans d'austérité imposés à la Grèce qui ont conduit à faire augmenter la dette de 25 % à coup de gel des salaires, de licenciement d'agents publics, de baisses des pensions et des retraites de privatisations de services publics pour mieux comprendre la généralisation de la politique de rigueur à l'encontre des peuples !

Les libéraux européens ont mis à profit la crise financière, qui s'est transformée rapidement en crise économique et sociale, pour répondre aux exigences du capital avec les conséquences que nous mesurons actuellement.

Sur le plan social, l'Europe c'est des millions de personnes vivant sous le seuil de pauvreté, c'est plus de 27 millions de chômeurs. Pour la jeunesse, le taux de chômage des moins de 24 ans est passé de 16,1 % en 2008 à 23,5 % en 2013...

Dans ce marasme que traverse l'Europe, les soulèvements populaires qui se poursuivent en Grèce, au Portugal, en Italie, en Espagne sont autant de points d'appui à prendre en considération. La jeunesse investit la rue et les luttes en masse. Le mouvement des indignés espagnols, malgré son manque d'ancrage revendicatif et de perspectives concrètes, montre que les possibilités existent de mobiliser et de changer la donne. Il appartient donc aux syndicats d'organiser les salariés et de leur donner des objectifs clairs pour gagner sur le terrain social.

Pour faire face à ceux qui surfent sur la vague de la crise pour imposer leurs choix ultras libéraux, il y a plus que jamais nécessité de construire une digue syndicale sur le plan européen. Les positions prises par la Confédération Européenne des Syndicats appelant l'Europe à changer de cap, contre l'austérité, pour un haut niveau de protection sociale et le développement des services publics, sont historiques. Le contrat social pour l'Europe défini par la CES est un point d'appui majeur.

Nous aurons besoin de bâtir un rapport de force de très haut niveau si nous souhaitons bloquer le contrat de libre-échange transatlantique qu'envisagent de nous imposer les technocrates bruxellois. Derrière ce contrat commercial se cachent les velléités libérales de faire tomber toutes les barrières en vigueur sur le sol européen, au nom de cette concurrence librement faussée que les multinationales veulent imposer dans une mondialisation éradiquant toutes les règles économiques, sociales et environnementales.

Le 25 mai 2014, lors des élections des députés au Parlement européen, les Français, comme les citoyens des autres pays, vont pouvoir donner leur avis.

Aussi, devant le risque d'explosion de l'abstention, le risque de montée des extrêmes-droites, sans empiéter sur le rôle du politique, il nous appartient, en tant que syndicalistes, d'alerter les salariés sur les enjeux de cette élection qui nous concernent tous.

Les citoyens, auront l'occasion de s'exprimer par leur vote en faveur de candidats portant des valeurs pour la construction d'une Europe fondée sur la solidarité, la justice, la paix, la fraternité et à l'opposé d'une Europe basée sur le libre marché, la concurrence entre salariés et la libéralisation dans les tous les domaines.

Pour briser la spirale de l'austérité, pour sortir de la crise et gagner sur nos revendications, il nous faut poursuivre et coordonner les luttes au niveau européen comme nous l'avons fait à l'appel de la CES le 4 avril à Bruxelles, avec des déclinaisons par des rassem-

blements dans de nombreuses régions de France à l'initiative des comités régionaux.

C'est particulièrement vrai dans les transports : 4^e paquet ferroviaire, ciel unique, règlement OSP, réforme portuaire, cabotage, travailleurs détachés, livre blanc des transports... comme vous l'avez souligné à l'occasion du débat thématique sur les « enjeux européens et internationaux en lien avec les transports ».

Si les mobilisations, les convergences prennent forme sur ces dossiers comme le 30 janvier ou encore le 25 février dernier à Strasbourg, il nous faut franchir un autre cap pour peser sur les décisions européennes et répondre aux revendications des salariés !

Car le patronat poursuit la déréglementation, le dumping social au niveau européen... À l'image de G. Pepy pour la SNCF qui se proclame leader mondial au travers de son plan « Excellence 2020 » tout en menaçant les cheminots de subir les affres du 4^e paquet européen s'ils protestent contre la réforme française du ferroviaire qu'il a lui-même dictée au gouvernement.

Notre action syndicale au niveau européen et singulièrement pour ce qui concerne les transports au sein d'ETF sera un axe prioritaire de ce nouveau mandat.

Le gouvernement français continue à l'instar de ses prédécesseurs de s'enfermer dans le Programme National de Réforme et le plan « Europe 2020 » exigé par Bruxelles ce qui se traduit par le pacte de responsabilité.

Du slogan du changement à celui du retournement la constante c'est le renoncement !

Le MEDEF avec Parisot, puis avec son successeur Pierre Gattaz, se sont engagés dans une grande bataille idéologique. « Le coût du travail » devient le mot d'ordre patronal relayé par des économistes et des éditorialistes rompus à la logique libérale...

Il nous appartient de recentrer le débat, mettre l'église au milieu du village comme certains aiment à le dire, d'être à l'offensive au travers de notre campagne sur le coût du capital et de continuer d'élever le rapport de force dans la dynamique engagée le 1^{er} mai, le 15 mai, demain (22 mai) avec les cheminots, le 3 juin avec les retraités... et de s'inscrire dans l'action interprofessionnelle en juin qui sera proposée par la CEC sur mandat du CCN appuyée pour ce qui concerne notre UIT par un appel de l'ensemble des fédérations pour les salariés des transports, mais j'y reviendrai.

Certains camarades ont évoqué durant cette conférence les leviers importants que constituent les questions sociales et environnementales pour changer de logique de production, la nécessité conformément à nos orientations confédérales de porter un Développement Humain Durable...

Il est certain que l'équation « Profit Maximum = coût minimum » n'intègre pas ces notions. Essayer par exemple de mettre l'ECO TAXE d'un côté ou de l'autre de cette mauvaise formule ! Et il devient clair que pour maintenir des profits maximum les tenants du capital ont tout intérêt à développer des transports à bas coût, à surenchérir sur les lowcosts en dehors de toute autre considération.

L'idée d'une économie circulaire fait son chemin, comme lors de la conférence environnementale de septembre 2013. À la différence de l'économie actuelle dite linéaire, l'économie circulaire s'efforce de ne pas épuiser les ressources et permet de contrôler ses rejets et déchets.

Pour la CGT, il n'y a aucune opposition entre la reconquête et le développement des activités, notamment industrielles, et l'engagement d'une structuration de l'économie circulaire. Au contraire, c'est dès les productions industrielles que doivent être pensés et retenus les circuits courts. Il y a besoin de relocaliser les industries dans les territoires, au plus près des lieux de consommation, d'exploitation. Les délocalisations, outre le fait qu'elles ont un impact négatif sur

l'emploi, l'économie du pays et des territoires, ont de lourdes conséquences en matière environnementale.

Vous l'avez souligné L'UIT est partie prenante de la campagne CGT pour l'emploi industriel et la réindustrialisation qui sera d'ailleurs le thème du forum social de la fête de l'humanité.

Il faut revoir tout le concept de production et il n'y a pas d'avenir pour l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité, plaçant les salariés en concurrence, développant la logique du bas coût (lowcost). C'est pourquoi nous parlons de développement humain durable. C'est pourquoi nous parlons de tarification sociale obligatoire (TSO). Pour la CGT, le secteur des transports et de la logistique est un véritable levier pour agir en efficacité et sobriété énergétique.

On ne peut pas continuer à parler environnement en continuant d'ignorer que le transport des marchandises est complètement sous-tarifé, à l'image du transport maritime où règne la « jungle ». Il est vrai que quand on aborde la question des transports, nous abordons des questions de fond touchant les choix économiques et de sociétés.

Le Gouvernement, en suspendant la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds, vient une nouvelle fois de céder aux pressions du Patronat, condamnant encore un peu plus tout report modal vers les modes alternatifs (rail, fluvial).

Le transport routier marchandises est sous-tarifé, l'ensemble des coûts externes (coûts d'usage des infrastructures, des nuisances de pollution, d'accidentologie...) ne sont pas facturés et sont donc supportés par la collectivité et le contribuable, ce qui permet aux entreprises de délocaliser les productions, de travailler à flux tendu et sans stocks, multipliant les parcours parasites des marchandises.

Cette sous-tarification du transport routier de marchandises est source de concurrence avec les modes plus vertueux ferroviaire et fluvial sur fond de dumping social, d'exploitation des travailleurs à bas coût des pays de l'Europe de l'Est, de précarité de l'emploi dans les entreprises de transports, mais aussi de désindustrialisation, de fermetures de sites de production, de licenciements... Qui plus est, cette sous-tarification du transport routier de marchandises qui tire vers le bas les conditions sociales et de salaires des salariés est également largement subventionnée par l'État à travers les réductions de la taxe à l'essieu et des remboursements de la taxe sur le gasoil professionnel.

Le juste coût des transports sera un axe prioritaire de ce nouveau mandat.

Le renoncement sur l'Eco Taxe va avoir de lourdes conséquences sur le financement des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières ; avec le risque d'aller vers de nouvelles concessions routières (nouvelles privatisations), la remise en cause du financement des Trains d'Équilibre du Territoire (TET)... En plus du manque à gagner, de 750 millions d'euros pour les infrastructures et 150 millions d'euros pour les territoires, le gouvernement devra financer le Partenariat Public/Privé (PPP) engagé sous la présidence Sarkozy, conclu avec le consortium ECOMOUV pour une période de 13 ans et qui se chiffrera à plusieurs milliards. Un quart de la collecte écotaxe, soit 230 millions d'euros par an, serait consacré au paiement du loyer à cette société. Démonstration est faite une nouvelle fois — de la nocivité des PPP, à quoi s'ajoute, dans ce cas, une privatisation d'une des missions régaliennes de l'État qui est de prélever les impôts et taxes. Les contribuables, les salariés risquent, une fois de plus, d'être sollicités pour financer le manque à gagner. D'où la nécessité, également, d'une véritable réforme fiscale. Pour la CGT, la fiscalité de notre pays est injuste et inefficace. Elle repose pour beaucoup sur la TVA qui est l'impôt le plus injuste qui soit, sur une faiblesse de l'impôt sur le revenu, notamment pour les riches. Elle taxe plus le travail que le capital. À cela s'ajoute la kyrielle de niches fiscales : exonérations de cotisations qui représentent plus de 200 milliards d'euros, par an, de cadeaux faits aux entreprises ; sans aucun contrôle de l'utilisation de cet argent. Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) financé par la hausse de la TVA au 1^{er} janvier 2014 en est un exemple flagrant.

La fiscalité environnementale doit s'inscrire dans une réforme fiscale d'envergure en faveur du monde du travail. Elle doit s'appuyer sur une autre façon de travailler, de produire et de transporter les marchandises.

La CGT propose, depuis déjà de nombreuses années, la création d'un pôle financier public. Les missions et les finalités de ce pôle, fondées sur une logique de service public et non sur celle de la maximisation des profits, devraient lui permettre de jouer un rôle exemplaire et dynamique dans l'ensemble du système financier.

La crise en cours met en lumière l'actualité d'un pôle public financier.

Si les racines de cette crise se trouvent dans le mode de développement des trente dernières années, fondé sur la dévalorisation du travail, avec une forte pression permanente sur l'emploi, les salaires et les conditions de travail, la quête de la rentabilité financière à court terme et la dérive dans la financiarisation ont fortement poussé dans ce sens.

Dans ce contexte, la question du financement et de sa finalité revêt une importance cruciale. Cette crise montre que le développement de l'emploi et de l'investissement productif, la satisfaction des besoins sociaux et économiques sont incompatibles avec la prédominance de la rentabilité immédiate dans les choix et les critères de financement. Il s'agit donc de les changer.

Le financement des transports et des infrastructures est un enjeu prioritaire au niveau national tout autant que local comme vous l'avez souligné.

Le développement des services publics, de transports accessibles à tous, a été au cœur de nos débats durant ces trois jours. Et au travers des interventions contre la privatisation des routes, pour la multimodalité et le développement des modes de transports plus respectueux de l'environnement se pose, outre la question du financement, de la prise en compte des critères sociaux et environnementaux, la question du statut des entreprises et de la maîtrise publique des transports. C'est aussi d'ailleurs la question de l'industrie du matériel roulant comme nous le rappelle l'actualité avec le dossier Alstom

Il nous faut retravailler notre revendication sur la création d'un pôle public national de transport public, pour mieux le porter ce à quoi s'attachera le nouveau bureau.

Autre axe de travail pour ce mandat : l'acte III de la décentralisation, les enjeux territoriaux, les métropoles qui a fait l'objet d'un thème spécifique.

Ce qui est communément appelé « acte III de la décentralisation » et/ou « modernisation de l'action publique » se poursuit. Les projets qui se dessinent confirment les orientations gouvernementales.

Toutes les décisions prises confirment l'austérité et la compression des dépenses publiques. Celles-ci affectent toutes les administrations publiques : État, collectivités locales et hôpitaux.

Enfin, se précise une tendance visant à substituer aux services publics rendus par des Administrations publiques ou des services publics, des « services au public ». Derrière cette dialectique se profile l'accentuation de la diminution du champ couvert par les services publics. Le service rendu à l'utilisateur serait réalisé soit par des entreprises soit par des associations.

Le déficit démocratique est criant. Le Gouvernement consolide sa négation de la légitimité des confédérations à faire valoir les intérêts des salariés dans une recomposition institutionnelle

Vous l'avez pointé dans vos interventions : cette nouvelle phase de la décentralisation interroge donc notre capacité collective à porter un projet commun « Le Vivre Ensemble » dans et hors de l'entreprise, à partir des objectifs revendicatifs que l'on identifiera dans les territoires.

« Ce qui nous oblige à interroger notre organisation à tous les niveaux et d'essayer de travailler d'une manière croisée entre professions et territoires, à partir des enjeux revendicatifs territoriaux que nous définirons ou qui, quelquefois, s'imposent à nous. » Comme l'affirmait Thierry Lepaon au dernier Congrès Confédéral.

Les 8 régions qui se groupent pour l'achat du matériel roulant n'ont pas d'ailleurs pas attendu l'acte 3 de décentralisation pour se regrouper comme vous l'avez souligné.

Plusieurs d'entre vous sont intervenus également autour des lieux de débats et de décisions dans les territoires.

Nombre d'interrogations restent en suspens et méritent donc de faire l'objet d'un groupe de travail spécifique regroupant des camarades des comités régionaux des CESER et des professions, avec au cœur de notre démarche la réponse aux besoins de transport dans les territoires.

En effet aux frontières du débat sur la décentralisation se pose la question de notre activité transport en territoire qui est étroitement liée à notre outil UIT dernier axe de travail que nous avons validé lors de cette conférence.

Nous avons besoin de l'UIT et vous n'avez pas manqué de le rappeler. Dans le mandat écoulé, nous avons progressé dans la mise en place de collectifs UIT dans les Comités Régionaux, il nous faut poursuivre ce travail, sous l'impulsion des comités régionaux et des fédérations. Notre démarche doit servir à un ancrage local de proximité avec les UL et les UD, les syndicats.

Nous avons besoin de cette dimension locale, au plus près des salariés et des populations, pour construire des actions convergentes afin d'agir sur un aménagement du territoire à partir des besoins réels des populations et des salariés.

C'est ainsi que nous allons créer les conditions d'un rapport de forces, capable de faire évoluer cette société, qui est au cœur de tous nos combats.

La mise en place d'un collectif UIT, au niveau d'un Comité Régional, d'une Union Départementale, n'est, en aucun cas, la création d'une nouvelle structure. C'est la mise en place d'un outil permettant de travailler les convergences et le rapport de forces.

La privatisation des routes a fait l'objet de plusieurs interventions à l'occasion de cette conférence... à se demander pourquoi notre pétition nationale ne remporte pas plus d'adhésions... au regard des enjeux qui ont été exposés durant ces trois jours nous ne devrions donc pas rencontrer de problème pour mettre en place les plans de travaux utiles dans les territoires avec les professions pour porter cette pétition.

Car c'est bien au service d'exemples concrets, de travail sur des dossiers en territoire spécifiques, de mobilisations que nous progresserons aussi sur notre outil.

C'est d'ailleurs ce que nous avons décidé de mettre en pratique sans tarder lors de cette conférence avec l'appel à la mobilisation de l'ensemble des fédérations pour les salariés des transports en juin, en nous appuyant sur les conflits qui existent déjà, sur les cahiers revendicatifs, en travaillant à l'ancrage local, régional, en s'inscrivant dans le cadre de l'action interprofessionnelle qui sera proposée par la CEC sur mandat du CCN avec en perspective la conférence sociale. Certains camarades ont pointé également une fenêtre de tir en septembre / octobre, pour se mobiliser... pourquoi ne pas imaginer un second rendez-vous à ce moment-là. Gageons que la dynamique, les mobilisations que nous impulsions au sortir de cette conférence permettront d'y parvenir.

Chers Camarades,

En ayant bien conscience d'avoir été incomplet dans mon propos (en n'ayant pas repris toutes les interventions, ce qui ne veut pas dire qu'elles ne sont pas prises en compte), au cours de ces 3 jours, vous avez validé une feuille de route pour la nouvelle direction de l'UIT que vous venez d'élire et qui va s'évertuer à tenir les engagements... mais aussi et c'est nouveau des perspectives d'action coordonnée des salariés des transports

Nelson Mandela a dit qu'« aucun de nous, en agissant seul, ne peut atteindre le succès »... c'est cette idée qui a conduit à construire l'UIT, à construire la CGT et qui doit continuer à les faire vivre !

Merci encore de votre participation active et constructive, durant ces 3 journées. Nous repartons avec des bagages bien remplis.

Bon courage à tous, Bon retour,



DIRECTION DE L'UIT

BUREAU

Dominique LAUNAY

Gilbert GARREL
 Jérôme VERITE
 Nicolas BAILLE
 Michel LE CAVORZIN
 Jean-Philippe CHATEIL

Secrétaire Général UIT

Secrétaire Général Fédération Cheminots
 Secrétaire Général Fédération des Syndicats de Transports
 Secrétaire Général Fédération de l'Equipement/Environnement
 Secrétaire Général Fédération Nationale des Syndicats Maritimes
 Secrétaire Général Fédération des Officiers de la Marine Marchande

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

Sylvain ESNAULT - Pascal POUPAT - Guy ZIMA - Sébastien GASC - Jean RICONNEAU

Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT

Thierry LILLIER - Jean-Louis DELAUNAY - Jacques ELIEZ - Richard JAUBERT - Jean-Pierre HERNIO

Fédération Nationale de l'Equipement/Environnement CGT

Gaëtan SILENE - Olivier JOFFRIN - Christophe HEGOT - Didier LASSAUZAY - Isabelle PERON
 Gérard LE BRIQUER

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes CGT René ALTERO

Fédération des Officiers de Marine Marchande CGT Jean-Louis CASSINI

SECRETARIAT

LAUNAY Dominique - JAUBERT Richard - PERON Isabelle - LE CAVORZIN Michel - GASC Sébastien
 - HERNIO Jean-Pierre - LE BRIQUER Gérard - ALTERO René - ZIMA Guy - CHATEIL Jean-Philippe -
 CASSINI Jean-Louis