

Edito	P 1
Mobilisations dans les Transports et infrastructures.....	P 2
Transports matières dangereuses	P 4
Formation Transports.....	P 8
Dossier : Place et enjeux Transports dans la transition écologique.....	P 9
Avenir du Maritime.....	P 18
Brèves	P 21
En direct d'une région : Aquitaine	P 24



AGIR ET LUTTER EN CONVERGENCE POUR GAGNER !



© Pascale Lalys

Il n'y a pas de mot pour nommer les horribles attentats perpétrés au cœur de Paris et de Copenhague. La terreur et la mort sont les armes brandies au nom d'un projet réactionnaire et obscurantiste. Évidemment, nous refusons de confondre ces barbares avec quelques religions que ce soient et nous amplifierons nos combats contre tous les racismes, l'antisémitisme comme l'islamophobie. Nous ne pouvons pas non plus accepter le jeu cynique de ceux qui, pour des raisons politiciennes, depuis quelques mois, jouent avec les haines, les racismes, les extrémismes de droite, pour cracher de différentes manières leur haine de l'étranger. La République doit s'établir sur des faits, des actes et non seulement sur un triptyque gravé sur ses frontons.

Mais quand le monde des affaires s'occupe des affaires du monde, justice sociale et liberté d'expression ne sont plus à l'ordre du jour. Ainsi, que n'ont pas entendu les Grecs, à la veille des élections, sur l'irrévocabilité de l'adhésion à la zone euro... L'entrave au droit d'expression des salariés par la grève dans les entreprises, la criminalisation des conflits sociaux et du syndicalisme fluctuent à mesure que l'ultralibéralisme progresse.

Pour certains, cette liberté d'expression s'arrête où commence celle du capital : faire du business quitte à accentuer les inégalités. Voilà la seule ambition de ceux qui dirigent l'Europe et le monde. La moitié du patrimoine mondial est confisquée par 1 % de la population qui ne recule devant rien pour protéger son trésor. En France on nous explique que les caisses de l'État sont vides. Les patrons hurlent et manifestent : 30 % d'augmentation des dividendes aux actionnaires sont considérés comme une juste rétribution des risques quand 9 millions de personnes, dont 3 millions d'enfants, sont confrontés à la misère.

Devant le risque que le projet de loi Macron ne soit pas voté à l'Assemblée nationale, le gouvernement a dégainé le 49-3, empêchant le vote. Après

avoir choisi d'inscrire dans la loi les propositions du MEDEF avec notamment la libéralisation des autocars, sans concertation ni négociation avec les acteurs sociaux, le gouvernement passe à nouveau en force en contournant la représentation nationale. Encore un déni de démocratie !

Les salariés perçoivent de plus en plus la nocivité de ce projet de loi et les reculs pour leurs droits. Ils l'ont notamment manifesté le 26 janvier 2015 et dans de nombreuses luttes en ce début d'année 2015. L'échec du gouvernement à faire voter un tel texte est une première victoire pour les salariés, que nous allons amplifier.

Après la journée de mobilisation du 4 novembre 2014 dans les transports et infrastructures, après la réussite des manifestations convergentes du 29 janvier 2015 des cheminots et de l'énergie, les mobilisations se multiplient. Le combat des routiers sur les salaires se poursuit. Pour une autre politique des transports répondant aux besoins de mobilité, d'environnement, d'aménagement du territoire, de reconquête industrielle il faut poursuivre notre travail militant pour élever encore le rapport de force !

Combattre et réduire le chômage, permettre la création d'emplois en changeant de politique économique, préserver les droits et tous les régimes sociaux, garantir et promouvoir le service public, augmenter les salaires, les retraites, les pensions et les minimas sociaux, constituent des priorités sociales, de surcroît en période de crise.

Pour faire converger ces revendications et exiger du gouvernement et du patronat qu'ils y répondent, nous devons, par la grève et les manifestations, faire de la journée unitaire interprofessionnelle du 9 avril 2015 une grande journée de mobilisations !

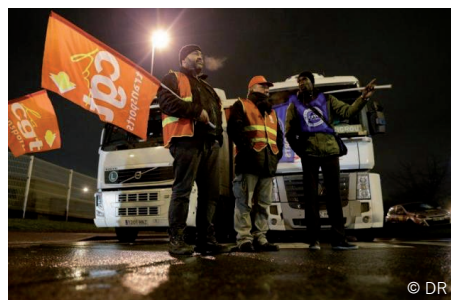
DANS UNE DÉMARCHE CONVERGENTE, AMPLIFICATION DES MOBILISATIONS DANS LES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Le 04 novembre 2014, les salariés des transports et infrastructures du privé et du public se mobilisaient dans des actions convergentes, élargies d'ailleurs avec les salariés de Mines-Energie en lien étroit avec les structures interprofessionnelles (CR-UD-UL) avec comme points communs revendicatifs les salaires, l'emploi, les conditions de travail et la pénibilité tout en portant l'exigence d'un véritable service public de transport, accessible à tous et permettant un développement économique et un aménagement harmonieux des territoires dans un souci environnemental.

Autant de questions et revendications qui ont été posées au Ministère des Transports et qui sont toujours sans réponses positives et qui traversent les mouvements en cours dans le secteur des transports.

En effet, il y a un antagonisme entre la satisfaction des exigences du Capital et la réponse aux besoins sociaux et environnementaux. Les politiques d'austérité, menées ces dernières années, dont les maîtres mots sont «compétitivité», «concurrence», «baisse du coût du travail», amplifiant le dumping social -fruit des politiques lowcost (bas coût)- font des ravages, particulièrement dans notre secteur au cœur des enjeux capitalistes mondiaux !

Les richesses doivent revenir à ceux qui les créent et qui font l'entreprise : les salariés !



C'est ce que nous retrouvons dans les conflits de la période, à commencer

par celui **des salarié(e)s des Transports Routiers**

Depuis le 12 novembre 2014, les Négociations Annuelles Obligatoires dans le Transport Routier portant sur les revalorisations salariales sont au point mort. Les salarié(e)s des Transports Routiers n'ont pas eu d'augmentation conventionnelle depuis janvier 2013, ce qui a, à ce jour, pour effet d'avoir pour la catégorie «Ouvrier» 6 coefficients sur les 7 que comportent les grilles, en dessous du SMIC et 7 sur les 8 pour la catégorie «Employé». Malgré les mobilisations et les actions d'ampleur menées par les salariés, depuis le 18 janvier 2015, la situation ne s'est pas débloquée. Les organisations patronales jouant même la provocation en faisant comme plus haute proposition 2,2% d'augmentation pour les plus bas coefficients. Cela ne représente que 3 centimes d'euros au dessus du SMIC, nous sommes bien loin des 100€ de pouvoir d'achat demandés par l'intersyndicale et des besoins des salariés ! Le mépris et les attitudes indignes du patronat envers ses salariés ne peuvent laisser insensible le Gouvernement. Il doit prendre ses responsabilités et suspendre immédiatement toutes les aides publiques qui leurs sont accordées.

Pour faire revenir le patronat autour de la table des négociations afin d'obtenir de réelles avancées, l'Unité Syndicale CFDT, CGT, FO, CFTC, CFE-CGC a relancé la mobilisation -dès le 15 mars 2015- avec des actions nationales telles que : barrages routiers, blocages de zones d'activités et entrepôts, etc, où tous les salariés, pas seulement ceux du TRM, doivent s'impliquer massivement. Le rapport de force est primordial et sera un signal fort aux employeurs.

La CGT est déterminée à ne rien lâcher et tout mettre en œuvre pour combattre le dumping social. Nous refusons la paupérisation et la « smicardisation » de la profession. **Ces mobilisations**

sont aussi convergentes avec celles des cheminots.

Le service public SNCF fait partie intégrante des éléments à détruire aux yeux de ceux qui dirigent le monde et l'Europe. Ouvrir ce transport aux marchés, faire du business -quitte à sacrifier des pans entiers du territoire, à transférer sur la route ce qui n'est pas jugé « rentable »- voilà qu'elles sont les seules ambitions de ceux qui définissent les choix politiques.

Les dirigeants d'entreprises, qui ont une connaissance parfaite des conséquences de la réforme du système ferroviaire, s'inscrivent dans de telles décisions sans état d'âme et même dans une démarche promotionnelle.



Mais il y a la réalité, le quotidien des cheminots et des usagers. Par pans entiers, ils détruisent le service public pour répondre à des dogmes financiers injustes. L'annonce faite durant la trêve hivernale d'augmenter les tarifs SNCF de 2,6% en 2015 n'est que le prolongement de cette stratégie.

L'éternel message envoyé aux cheminots est qu'ils coûtent trop cher, qu'ils doivent travailler plus, plus longtemps et dans des conditions moins bonnes. Le 23 février dernier, dans une interview au journal « Les Echos », G.Pèpy affirme que les prix pour les usagers ne peuvent être bas que si les cheminots font un effort de productivité. Ainsi, au-delà de jeter à la vindicte populaire les cheminots qui font au quotidien le

transport ferroviaire dans des conditions dégradées, G.Pépy fait une nouvelle fois allégeance au libéralisme : le salarié est un coût ! Pourtant, c'est celui-là même qui fustigeait les cheminots en juin dernier pour leur action de grève les accusant d'avoir coûté des millions d'euros à l'entreprise publique. « J'en ai connu des faux culs, mais vous êtes une synthèse ». Voilà ici résumé le dogme libéral : les salariés coûtent qu'ils ne travaillent ou non !



Dans la continuité de la puissante manifestation du 29 janvier 2015, la Fédération des Cheminots a décidé d'un déploiement en direction des cheminots, des usagers -jusqu'à fin avril- pour mettre en débat sa proposition

alternative pour une autre réforme du ferroviaire : «*la voie du service public*». De service public il est aussi question dans les **multiples luttes dans les Transports Urbains de voyageurs** portant sur les questions salariales, sur l'emploi et les conditions de travail, avec le souci d'avoir les moyens humains et matériels d'assurer un service public de qualité en toute sécurité et face à la demande croissante des usagers et des populations. Des actions qui ont amené les salariés à faire progresser la CGT dans plusieurs réseaux urbains.

Les convoyeurs de fonds ont aussi été mobilisés, en Janvier, avec de nombreux débrayages sur plusieurs centres sur le territoire. On notera aussi le puissant conflit des salariés de **Sita Ile de France**, entreprise de la branche du nettoyage où -après une très puissante mobilisation- les salariés, avec la CGT, ont obtenu des emplois supplémentaires permettant d'améliorer les conditions de travail et la sécurité ou encore ceux **d'Aéroports de Paris** sur les salaires alors que l'entreprise bat des records de bénéfices.

Toutes ces mobilisations, toutes ces luttes ont des points communs nécessitant de poursuivre notre démarche revendicative commune, engagée le 4 novembre 2014. Elles s'attaquent toutes aux méfaits du Capital et de sa politique austère qui conduit au dumping social, à une précarisation généralisée de l'emploi dans la mise en concurrence des salariés et à un démantèlement du service public.

Dans ce contexte, la proposition «révolutionnaire» de la CGT de créer un «pôle public national de transports publics» s'inscrit pleinement dans la campagne sur le «coût du capital» pour les sortir de la concurrence, du marché et donc du dumping social porté par le lowcost, revêt un caractère stratégique et politique au service de l'intérêt général.

C'est en ce sens que l'outil UIT CGT va œuvrer -à tous les niveaux- à solidifier ce rapport de force dans une démarche convergente, ancrée dans les territoires et dans les entreprises, avec comme étape une puissante mobilisation, le 09 Avril 2015.



MATIERES DANGEREUSES* (2)



Stop à la logique de dérogations en dérogations !

La Commission Interministérielle du Transport de Matières Dangereuses, (CITMD) s'est réunie le 8 octobre 2014 et a été l'occasion aux deux représentants de la CGT de refuser la logique de dérogations en dérogations pour adapter la réglementation du transport de matières dangereuses.

1) Un amendement introduisant des prérogatives possibles pour les quantités <5L ou poids <5 kg sous forme de dérogations **au code maritime international des matières dangereuses au titre des polluants marins emballés.**

La CGT a rappelé son opposition à cette dérogation. En effet, pour le transport routier, les dérogations autorisées permettent de contourner la réglementation et donc à l'employeur de se soustraire des obligations de déclaration, de formation, de sécurité,

Des cabinets d'experts expliquent d'ailleurs comment il est possible de contourner cette réglementation par le biais des exonérations aux règles. Le transport maritime n'échapperait donc pas à cette supercherie si les exonérations permises par l'amendement et transposées dans le code IMDG étaient validées par la Commission.

La CGT a demandé quelles incidences ces exonérations pouvaient avoir sur les personnels marins et portuaires, sur l'environnement, Aucune, selon le Ministère sur l'environnement, aucune sur les personnels puisque Reach cadre déjà bien le sujet, l'étiquetage transport est mis en place et que tout ceci tend à harmoniser les réglementations des Etats Européens.

2) **Sur le transport et la manutention des MD dans les ports**, la modification transpose la circulaire MSC1/ Circ1216 qui n'a pas de valeur obligatoire dans la RPM (Réglementa-

tion des Ports Maritimes) et la rend donc de fait non opposable. Elle concerne la séparation sur les zones portuaires des classes de matières ou de matières entre elles.

La CGT a rappelé que l'application de la réglementation est contrôlée par la capitainerie qui ne dispose ni des moyens, ni du temps nécessaire d'autant que nombre de conteneurs notamment ne sont pas étiquetés et que les opérateurs en charge de la manutention ainsi que les contrôleurs ne sont pas informés du contenu. Des accidents ont lieu alors qu'un document transport existe mais n'est pas à disposition des opérateurs.

Des capitaineries ont été questionnées sur les effets possibles de ces nouvelles règles. Des réserves ont été émises sur l'exhaustivité des scénarios, les résultats des études de dangers sont à intégrer dans la réglementation. Un débat sur la -sécurité, stockage et stationne-

* suite du bulletin N° 81

ment doit avoir lieu puisque l'arrêté TMD interdit le stockage. Des lacunes semblent exister concernant les dépôts de marchandises (installations fixes) dans la zone portuaire (règlement transport). Le sujet sera de nouveau abordé puisque s'il existe des règles concernant la séparation des matières dangereuses, elles doivent être les mêmes pour le transport que pour les installations fixes.

3) Sur l'examen des textes techniques en sous commission au CITMD : la CGT demande à être consultée en sous commission de travail car les textes (autorisations, dérogations et autres accords) peuvent avoir des conséquences sur la santé, la sécurité, la formation des personnels ou sur l'environnement. Les représentants du personnel souhaitent donc pouvoir aborder ces sujets en sous-commission avant qu'elle n'émette un avis en leur nom.

Le Président de la CITMD propose donc que les syndicats soient associés à chaque fois qu'un sujet Ressources Humaines sera impacté par un point de l'ordre du jour de la sous-commission. Et pour tenir compte des problèmes que remontent du terrain les syndicats, le Président propose une sous-commission de dialogue une fois par an afin de faire un tour d'horizon des problèmes rencontrés. Elle sera composée du Ministère du Transport, du Travail, des représentants des OS, des employeurs du transport.

Les contrôles des transports de matières dangereuses (TMD): insuffisants! ... faute d'effectifs suffisants !

Le risque de transport de matière dangereuse (TMD) résulte du transport par route, ferroviaire, aérien/aéroportuaire, fluvial, maritime ou par canalisation de produits dangereux. La prévention des accidents de TMD repose - notamment - sur des réglementations spécifiques par mode (internationale et européenne), la formation des salariés... L'information préventive des populations

Pour la CGT, les conditions de travail des salariés, leur information et la prise en compte des réglementations du travail et de sécurité du transport tout au long de la chaîne de transport lorsqu'il s'agit d'un transport intermodal fer/mer/route/fluvial, et les contrôles de celles-ci sont les clefs de voûte de la sûreté et de la sécurité du TMD.

Il est difficile d'avoir une vision exhaustive de la situation des contrôles opérés par les services compétents que sont les Contrôleurs des transports terrestres, au nombre de 480 à l'échelle du territoire national et gérés, par région, sous l'autorité des Préfets de régions. Ces effectifs sont notoirement insuffisants pour répondre aux objectifs de 6% de véhicules routiers à contrôler en TMD et cela se traduit par des disparités entre régions dans l'affectation de contrôleurs à cette mission et peut conduire

à des postes supprimés dans certaines régions ! Ce que dénonce la CGT, ces dernières années, en portant également le besoin de reconnaissance des qualifications acquises dans le déroulement de carrière et les rémunérations.

Il est annoncé, qu'en 2015, les effectifs de contrôleurs des transports terrestres seraient diminués de 1.8% contre 3.2% pour l'ensemble des catégories B du Ministère de l'Ecologie qui verra globalement ses effectifs rabotés de 1264 emplois au budget 2015.

Si un temps, en regard d'accidents intervenus ces dernières années, le corps de contrôle avait connu, jusque là quelques renforts qui ne sont pas à la hauteur des missions face à l'ampleur de la tâche, la CGT tire la sonnette d'alarme sur les risques du TMD liés notamment à l'ouverture à la concurrence du rail en 2007 pour le fret ferroviaire, qui n'est plus à l'abri d'incidents depuis l'intervention de 9 entreprises ferroviaires. Les mesures de sécurité étaient auparavant totalement intégrées à la SNCF, l'entreprise nationale publique, ce qui met en lumière la fragilisation des dispositifs de sécurité.

Ce qui fait dire aux contrôleurs qu'il est impératif que soient organisés des contrôles TMD ferroviaires plus fréquents avec une revendication d'avoir

un référent de la réglementation TMD ferroviaire (RID) par région, proposition restée dans les cartons des Préfets de régions PACA, IDF et RA, qui ont fait l'objet de contrôle récents des trains de MD. Des incidents sont survenus du côté de Lacq et dans les gares de triages et des aires de stockage avec, notamment, du stockage de wagons de MD sur des emprises qui n'appartiennent pas à la SNCF et qui là aussi pose un problème de contrôle.

Pour la CGT, il est tout aussi prioritaire d'organiser et de renforcer le contrôle du TMD ferroviaire par les services de l'Etat face à ces entreprises concurrentes dont la responsabilité, en ce domaine, n'est pas appréhendée suffisamment en terme de formation des salariés et de mise en pratique dans le cadre de la mise en concurrence exacerbée des salariés, du dumping social et de la mise sous pression de la productivité et de l'abaissement du coût du travail.

Les mêmes causes dans le routier, depuis longtemps soumis à un dumping social terrible qui s'amplifie dans tous les transports et qui lamine les emplois, les précarise par le développement de la sous-traitance terrible, vont produire les mêmes effets dans le ferroviaire ! Et il n'y a pas loin pour que ça arrive au ferroviaire !

Conditions de travail et formation professionnelle des salariés portuaires.



Les salariés portuaires⁽¹⁾ revendiquent une harmonisation de toutes les réglementations concernant le transport, la manutention et le stockage des matières dangereuses dans toute la chaîne du transport. Les ouvriers dockers sont surtout concernés par la manutention et le stockage de conteneurs.

Dans certains ports, ils effectuent également du transport sur la zone portuaire, mais dans ces cas ce sont les règles applicables au transport routier qui s'appliquent et ils bénéficient de toutes les formations et habilitations nécessaires pour effectuer ces transports.

Concernant le stockage sur les terminaux, des zones spécifiques sont prévues et les règles de stockage sont respectées notamment en ce qui concerne les distances de sécurité à respecter lors du stockage de produits «non-compatibles». Les responsables de manutention sont informés ainsi que les chauffeurs qui doivent les manutentionner afin de prendre toutes les précautions nécessaires. Les conducteurs d'engins, les responsables de manutention mais aussi les dockers qui interviennent à bord comme sur le quai sont, lors de leur formation, sensibilisés aux règles applicables au stockage et à la manutention de ces conteneurs. Pour certains produits, il existe des règles de contrôle avant que

les dockers ne se retrouvent à proximité de ceux-ci (produits radioactifs).

Concernant les contrôles du stockage sur les terminaux qui sont également de la responsabilité de la capitainerie (officiers de port). Ils sont chargés de faire respecter ces règles, mais en ont-ils réellement le temps et les moyens ? C'est une vraie question.

Concernant le chargement et l'arrimage des conteneurs répertoriés dangereux, c'est de la responsabilité du commandant du navire et c'est lui qui impose leur positionnement sur le bateau. Des dispositifs en cas d'avaries sur un conteneur sont également prévus (Bacs de stockage pouvant accueillir un conteneur...) et des procédures sont également mises en place et les personnels formés.

Les problèmes que nous pouvons rencontrer sont plutôt les risques de manquement en matière d'information sur le type exact de produit contenu. Ces problèmes existent aussi bien à l'import qu'à l'export et concernent toute la chaîne du transport du point de départ à l'arrivée et rejoignent les problématiques d'émanation de gaz toxiques qui sont dénoncés par la CGT.

Concernant les ports fluviaux, qui ne dépendent pas directement de la Fédération étant donné qu'aucune conven-

tion collective adaptée ne couvre ce secteur d'activité, néanmoins, la Fédération dénonce depuis plusieurs années, ayant pu constater que les salariés sont couverts par la convention des entreprises de propreté, ce qui ne peut satisfaire les conditions de travail spécifiques pour les matières dangereuses. On ne peut que s'interroger sur l'application des règles de bases en la matière dans les ports fluviaux ; il ne serait pas étonnant que de réels manquements existent !

Pour la Fédération il est indispensable de faire l'application de la convention collective applicable aux ports maritimes ou la négociation d'une convention collective spécifique aux ports fluviaux car la manutention dans ces ports est effectuée avec les mêmes engins et outillages portuaires et de plus pour certains, les volumes traités sont plus importants que dans certains ports maritimes donc nous estimons qu'il serait tout à fait cohérent que les salariés soient traités de la même manière surtout en ce qui concerne la sécurité et la formation professionnelle.

Concernant le transport fluvial de marchandises, les règles sont très strictes et les contrôles pour le moment rigoureux et fréquents et le niveau de formation des pilotes et équipages est certainement un des plus élevés au niveau européen. En revanche, il est certainement préoccupant pour l'avenir de constater que les nouvelles réglementations européennes tendent à déréglementer le secteur et cette déréglementation du secteur se fait par l'arrivée de pilotes et d'équipages des pays d'Europe de l'Est moins bien formés et à qui on applique une législation du travail bien inférieure.

En conclusion, il est nécessaire que la CGT exige d'être consultée et qu'elle puisse apporter ses revendications dans le cadre de la construction de nouveaux textes qui devront permettre de tirer vers le haut et d'harmoniser toutes les réglementations concernant le transport, la manutention et le stockage des matières dangereuses dans toute la chaîne du transport.

(1) Contribution de la Fédération Nationale des Ports et Docks : manutention, transport fluvial de marchandises et officiers de ports.

GAZ ET VAPEURS TOXIQUES dans les conteneurs : danger pour la santé des salariés et des usagers

Le 18 novembre 2014, la CGT avec ses organisations, notamment les Fédérations des Ports et Docks et Finances (douaniers), a organisé un colloque sur les gaz et vapeurs toxiques dans les conteneurs.

Étaient présents aussi des spécialistes de ces questions, notamment le Professeur Bauer (Allemagne), Jan de Jong (syndicaliste hollandais), le médecin du travail David Lucas ainsi que le Directeur de l'INRS, le Secrétaire général du Conseil d'Orientation des Conditions de Travail (COCT), une représentante de la Direction Générale du Travail (DGT) et Bernard Thibault, représentant des organisations syndicales françaises au BIT.

Quel est l'enjeu ? :

Des millions de conteneurs circulent, tous les jours, sur la planète et une partie d'entre-eux contiennent des gaz de fumigation injectés volontairement pour protéger les marchandises, et certains dégagent des gaz liés à la production des marchandises elles-mêmes.

Nous sommes donc devant un danger avec des conséquences sur la santé des personnes que nous sommes incapables d'évaluer pour l'instant. Nous espérons tous que le problème des gaz et vapeurs toxiques ne sera pas le même que l'amiante dans 50 ans mais, en la matière, l'espoir ne suffit pas.

L'objectif de ce colloque était double :

Premièrement : confronter les différentes expériences en matière de prévention, notamment dans les Pays-Bas, pour essayer de les mettre en œuvre en France et en Europe.

Deuxièmement : voir comment l'information, la formation et la prévention s'appliquent à tous les salariés concernés et pas seulement les dockers et douaniers, et au-delà des salariés, les usagers qui sont également victimes de ces gaz (inflammation, urticaire avec le port de vêtements ou chaussures).

Les pouvoirs publics alertés doivent jouer leur rôle et engager les mesures de prévention nécessaires.

Ce dossier doit faire partie d'un des axes du futur Plan de Santé au Travail qui sera validé avant l'été.

La CGT sera vigilante et force de propositions dans la rédaction de ce plan.

Pour autant, la CGT entend continuer à jouer son rôle. A la suite de ce colloque, un certain nombre de pistes d'actions doivent s'engager, notamment avec la confection d'un guide de prévention pour tous les salariés concernés, et travailler en lien avec les associations de consommateurs.

Avec la crise et l'ampleur du chômage, certains souhaiteraient que les enjeux du travail, de santé au travail passent au second plan, ce n'est ni la conception ni l'orientation de la CGT. Forts de cette initiative, nous allons poursuivre notre offensive pour que la qualité du travail et la citoyenneté de ceux qui y œuvrent, soit au cœur des enjeux de société.

Formation syndicale STAGE TRANSPORT en 2 modules : en MAI et SEPTEMBRE 2015.

1^{er} module aura lieu du mardi 5 mai au jeudi 7 mai / 2^e module aura lieu du Lundi 21 au 25 septembre 2015
au centre de formation de la CGT à Courcelle

Problématique

La politique des transports est au cœur du concept de développement humain durable et de la nécessaire transition écologique et énergétique pour répondre aux enjeux du transport propre, économe en énergie contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les besoins de déplacements des personnes et des activités économiques avec l'acheminement des marchandises, qui génèrent une croissance du trafic, doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et d'aménagement du territoire avec au cœur la reconquête des services publics. Les questions de la réforme territoriale et les instances de concertation et de dialogue social sont également des éléments clés de l'organisation et du fonctionnement des transports. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation du système de transport tous modes, doivent viser à une réponse aux besoins de transport et non aux contraintes du marché sur fonds de dumping social et fiscal.

Après le Grenelle de l'environnement d'une part, qui avait préconisé des dispositions de réorientations substantielles du système de transport et les trois dernières conférences environnementales ainsi que le projet de Loi sur la transition énergétique d'autre part, qui ont sous estimés (voire négligés) les enjeux du transport notamment du développement du fret ferroviaire, les décisions prises depuis ne sont pas en mesure de répondre aux besoins de mobilité et demeurent très éloignées des préoccupations des populations et des salariés du transport ainsi que du développement économiques et social des territoires.

La question de l'intervention syndicale et de son contenu sont donc posées pour réorienter la politique de transport vers un développement multimodal intégré et complémentaire entre les modes ce qui implique une maîtrise publique et la reconquête d'un service public de qualité, accessible à tous, prenant en compte les obligations sociales et environnementales.

Public ciblé

Ce stage s'adresse à des dirigeants :

- en charge de l'activité transport dans une organisation territoriale (union départementale ou comité régional),
membre des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports,

Dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions

Il est rappelé que les deux modules sont complémentaires et l'inscription doit se faire avec l'engagement de participer aux deux modules qui sont étroitement liés dans la conception et la progression de ce stage de formation. L'intérêt de la formation est d'avoir une répartition la meilleure possible de chaque organisation permettant une représentation de tous les modes de transport afin d'apporter une richesse des échanges et de débats.

But/finalité

Développer les connaissances relatives au milieu du transport, des évolutions auxquelles celui-ci est confronté. L'évaluation des stages précédent fait apparaître la nécessité d'être bien formé pour agir concrètement dans les secteurs transport et faire grandir le rapport de force pour avancer nos propositions revendicatives et peser efficacement sur les décisions.

Objectifs de formation:

A l'issue de cette formation articulée autour de 2 modules, les stagiaires seront en capacité d'expliquer et de mettre en œuvre la démarche de la CGT en faveur d'un système de transport conforme aux obligations de développement humain durable.

A l'issue du premier module les stagiaires seront en capacité :

- De décrire le secteur et les enjeux du transport ;
- de repérer les lieux d'interventions et de négociations et de dialogue social ;
- d'identifier les missions et les statuts l'UIT et de développer l'outil UIT.

A l'issue du deuxième module, les stagiaires seront en capacité d'expliquer les politiques de transport mises en œuvre en France et à l'échelle européenne, et de rechercher les convergences revendicatives professionnelles et territoriales face aux évolutions et aux orientations libérales dans les transports et infrastructures. A partir d'une grille analytique les stagiaires seront en capacité de développer et d'argumenter les propositions de la CGT pour un transport conforme aux obligations de développement humain durable.

Contenus :

Le 1^{er} module du mardi 5 mai au jeudi 7 mai 2015

Présentation des objectifs de l'ensemble du stage et de la cohérence de l'ensemble du cursus.

Etat des lieux dans le secteur du transport (salarier,...) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT).

Les lieux des décisions des orientations en matière de transport et d'interventions.

L'UITCGT: outil de confédéralisation, historique, orientations...

Le 2^e module du lundi 21 sept au 25 sept 2015

Il aura en partie un caractère universitaire, recherche, réflexion, prospective : sur les problématiques du transport de fret et logistique, ainsi que sur l'organisation du système de transport collectif de voyageurs: quels défis et quels vecteurs du développement durable ?

- Il portera sur les concepts revendicatifs transport de la CGT et leur appropriation par les militants: conception européenne des transports, une politique multimodale intégrée, reconquête du service public de transport de voyageurs, concepts CGT du transport de marchandises ainsi que de la maîtrise publique des infrastructures, éléments stratégique et financier.
- Engager une pratique syndicale qui investisse les lieux de décisions en entreprise et territoire: séance organisée sous la forme d'une table ronde.

Fiche complète du stage transport 2015 sur www.cgt.fr (formation syndicale)

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

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Tél : _____ Portable : _____

Adresse électronique : _____

POUR DES TRANSPORTS AU CŒUR D'UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE

permettant la reconquête industrielle et répondant aux besoins sociaux et environnementaux.

La conférence environnementale de fin 2014 et sa table ronde « transports et mobilités durables » se sont tenues dans un contexte politique et économique inédit, fruit d'une politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques sans précédent appuyée par un pacte de responsabilité fragilisant l'ensemble du socle social Français qui est pourtant la force de notre pays, et le projet de loi « Macron », touchant tous les secteurs et tous les salariés va encore - en l'état - imposer de nouveaux reculs sociaux au monde du travail et donner toujours plus de droits au patronat .

Pour la CGT, il n'y a pas d'avenir économique, social et environnemental et pour un véritable report modal si nous ne sortons pas de cette pensée dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, concurrence, dumping social, coût du travail, ... alors que nous avons besoin de complémentarité, de multi modalité, de maîtrise publique et de services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux tout en ayant une meilleure reconnaissance du travail, seul créateur de richesse. La stratégie du « bas coût » (low cost) qui touche tous les secteurs des transports, est mauvaise pour l'emploi et les conditions sociales des salariés, pour réellement répondre aux enjeux environnementaux et sociaux, tout en fragilisant la sécurité !

On peut aussi s'interroger sur la volonté réelle de diminution de GES, pourtant annoncée comme une priorité par le Président de la République en ouverture de la 3^e conférence environnementale, affirmant vouloir préserver les ressources naturelles et diminuer la consommation d'hydrocarbure quand le premier secteur émetteur que sont les transports est particulièrement inexistant dans le projet de loi sur la transition énergétique. D'ailleurs les échanges lors de la table ronde transports nous interpellent sur la finalité de la conférence. Est-ce de répondre aux enjeux de société qui sont devant nous en termes d'avenir de la planète, de santé publique, de solidarité, de réponses aux besoins sociaux ou de se servir des questions environnementales pour faire du business au profit d'une ultra minorité ?....

La CGT affirme que le projet de loi qualifié de « transition énergétique » n'en porte que le nom, et considère qu'il serait préjudiciable que le pays - qui va accueillir la 21^e conférence sur le Climat (COP 21) - ne soit pas exemplaire en matière de transition énergétique et écologique.

D'où l'enjeu de notre campagne, en lien avec les Fédérations mines/énergie et métallurgie, pour une démarche convergente sur ces enjeux et replacer au centre des débats la question des services publics sous maîtrise et contrôle publics, le développement de l'industrie, la réponse aux besoins sociaux et environnementaux.



Mobilités et système de transport : lutter contre l'étalement urbain, les mobilités imposées et pour une relocalisation des activités.

Cela passe par l'arrêt de création de nouveaux besoins de transports liés à l'aménagement du territoire et à l'urbanisation croissante de nos villes rejetant toujours plus loin les populations précaires et pauvres, ce qui impose toujours plus de mobilité. En ce sens, les effets de la métropolisation et de la réforme territoriale en cours vont amplifier ce phénomène, entraînant des déplacements de population, désertifiant de plus en plus de territoires...

Les temps de transports journaliers sont en augmentation. Pouvoir se loger décemment, à proximité de son lieu de travail, est un véritable enjeu de politique publique d'urbanisme et de transport notamment d'accès

aux réseaux de transport collectifs et aux logements. Dans une période où de plus en plus de personnes sont en situation de « précarité énergétique transports ».

Il faut arrêter de développer les hyper concentrations de lieux de travail, souvent le fruit de délocalisations, complètement déconnectées de l'habitat et des lieux de vie.

Pour la CGT, il faut rendre systématiques les études d'impact transport lors de la création ou réaménagement de zones industrielles, d'activités commerciales ou résidentielle avec incitation à mettre en place des services de transports en commun et des équipements adaptés aux modes doux.

Il faut arrêter d'implanter des centres commerciaux ou des zones logistiques au milieu des « champs de betterave » – sans aucun maillage avec le rail et le fluvial – sinon nous augmentons les besoins de transports et multiplions les coûts financiers et environnementaux.

Il y a besoin de relocaliser les industries dans les territoires, au plus près des lieux de consommation et d'exploitation des activités.

Pour la CGT il n'y a pas d'avenir pour l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité et le dogme du coût du travail, plaçant les salariés en concurrence, développant la logique du bas coût (low cost). C'est pourquoi nous parlons de développement humain durable.

Améliorer les conditions de transports collectifs, pour les rendre plus attractifs et de qualité c'est avant tout répondre aux besoins de mobilités des salariés et des populations.



Des transports accessibles : Les choix politiques, depuis des années, ont des effets néfastes sur la qualité et l'efficacité des services publics et sont incompatibles avec la réponse aux besoins d'aménagement du territoire, prenant en compte les besoins de transports collectifs, les besoins sociaux, économiques et pour beaucoup de nos concitoyens, la question de l'accessibilité se pose tout simplement soit parce qu'il n'y a pas ou plus de transports collectifs, soit ceux-ci n'ont pas (ou plus) les horaires adaptés ou en nombre suffisant pour répondre aux besoins des usagers.

Dans certains territoires, des lignes SNCF ont été fermées, enclavant ces territoires, ne permettant plus les correspondances et la multimodalité, fragilisant le maillage du réseau, si nécessaire (TER-TET- Intercité- TGV...). Et l'avenir de nombreuses lignes se joue sur le critère économique et de rentabilité et non sur l'intérêt général de disposer d'un service public de transports de qualité. L'avenir des TET ainsi que des trains de nuit, répondant pourtant à des besoins réels sont menacés tout simplement de disparition, ce qui est inconcevable et nous allons vers une diminution de l'offre ferroviaire au profit du routier voyageur. Et le projet de déréglementer le transport routier voyageur repris dans la loi « Macron » va permettre un développement de la concurrence inter et intra modale, tout en ne répondant pas aux besoins réels de transports collectifs particulièrement dans les zones rurales. Nous y sommes totalement opposés.

Un phénomène qui va s'amplifier avec la nouvelle réforme du système

ferroviaire, qui rappelons le n'est toujours pas financée.

Dans le même temps, la flexibilisation des horaires de travail amène à une multiplication des prises et fin de services dans les entreprises : tôt le matin ou extrêmement tard le soir et à des heures où il n'y a plus (ou très peu) de transports collectifs, obligeant les salariés à utiliser leur voiture. D'où la nécessité de développer l'offre de transports publics dans ces créneaux sensibles entre étroite collaboration avec les salariés du secteur et leurs organisations syndicales, de rouvrir des lignes SNCF - fermées ces dernières années.

Il faut pour cela réellement organiser la multimodalité et la complémentarité entre les modes, comme à partir des gares, en faire des pôles de transports multimodaux entre les transports ferroviaires, routiers voyageurs et les transports urbains. La concurrence -aberrante et couteuse- entre les modes doit cesser.

Cette problématique de l'offre et de l'accessibilité conduit à trouver des

solutions alternatives individuelles. Ce qui conduit au développement de Nouveaux Services à la Mobilités. (Covoiturage, autopartage...) qui se placent en concurrence et au détriment du service public accessible à tous et de l'intérêt général, plutôt que dans un concept de complémentarité !

L'élaboration des plans de transports dits «plan de mobilités intermodaux d'entreprise» et de l'offre notamment des horaires doivent être réfléchis en

commun avec les AOT et les salariés des entreprises concernées ce qui donnerait une véritable réponse aux problèmes de déplacements des salariés.

Pour rendre les transports accessibles, il faut donc un service public de qualité et ça passe par des moyens supplémentaires en personnel comme en matériels.

C'est aussi pour cela que nous demandons un retour de la TVA à 5% pour les transports collectifs.

La CGT revendique la création de Pôle Public de Transport Public, pour les sortir du marché et une égalité de traitement des usagers où la maîtrise publique retrouve toute sa place, sur la base des obligations de services publics avec un contrôle démocratique de l'usage des fonds publics consacrés au financement.

Mobiliser des financements pour des transports en commun accessibles à tous pose donc deux questions indissociables : des ressources et de la tarification.

Elargir le versement transport à toutes les régions (au titre des régions, seule l'Île de France peut le collecter) et en le rendant obligatoire dès le premier salarié, dans les entreprises.

Beaucoup d'entreprises, comme en Île de France, sont des TPE de moins de 10 salariés qui bénéficient, pour leur activité, des transports en commun. Même chose pour les grands centres commerciaux.

Donner aux AOT les moyens de décider de leurs politiques de transport. Cela passe, entre autres, par étendre la possibilité de décider du versement transport en régions. Ce qui exige des modifications législatives. Les régions devraient pouvoir bénéficier d'une part de cette contribution au développement

des services régionaux de transports, notamment des TER, et à l'amélioration des complémentarités multimodales et billettique intermodale.

Faire évoluer la fiscalité vers le développement des transports publics : Cette contribution de VT des entreprises, bénéficiaires des transports, doit s'élargir aux plus-values immobilières et foncières. Il faut également réévaluer et réorienter, en totalité, la taxe sur les zones de stationnement vers le financement des transports collectifs.

Les bureaux, les surfaces commerciales et les constructions neuves d'habitations collectives bénéficient à plein de la présence des transports dans leur environnement en matière d'infla-

tion des prix de vente ou de Chiffres d'Affaires.

Application de la prise en charge domicile/travail

Depuis le 1^{er} janvier 2009, dans les entreprises, le remboursement de 50% des titres de transports collectifs est un dû. Pour autant, cela n'est pas encore appliqué dans toutes les entreprises et il nous faut donc exiger l'exécution de ce texte de loi, par tous les employeurs, quelle que soit la taille de l'entreprise. Ce remboursement minimum n'est pas négociable, c'est 50% du coût propre à chaque salarié qui doit être remboursé. Sont compris, l'usage du TER, RER, du Transport Urbain et Interurbain et la location de vélo type «vélib».

Les transports sont de véritables leviers pour agir vers la transition énergétique

Lors des précédentes conférences environnementales où les problématiques des transports ont été «oubliées» pour leur contribution à la transition énergétique, la CGT a revendiqué avec d'autres organisations, au sein du Conseil National du débat sur la transition énergétique, que les infrastructures de transport et l'organisation globale du système de transport, soient pris en compte comme un levier important pour agir vers une «efficacité et sobriété énergétique» de nos modes de production et de consommation d'énergie.

Cet enjeu sur le fond est indissociable de l'objectif de réorienter le système de transport vers l'objectif du réé-

quilibrage multimodal à la faveur des modes alternatifs à la route et au transport aérien intérieur.

Les projets d'infrastructures avec la priorité à la régénération du réseau existant en bonne articulation avec les projets de développement, ne doivent être sacrifiés à cause des objectifs de réduction de la dépense publique, ni être sous estimés pour leur capacité et contribution aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le réchauffement climatique comme l'attestent les chiffres clés du climat pour la France.

Le secteur le plus émetteur de GES est celui des transports (27% en 2013 et plus de 20% en Europe) dont 56%

pour les voitures particulières, 22% pour les PL et 17% pour les véhicules utilitaires (exemple des camionnettes et fourgons), avec une évolution de + 0,4 % des émissions de la route en 20 ans (depuis 1990) qui est loin d'être compensée par les « véhicules propres ». Le fluvial est responsable de moins de 1% et le ferroviaire de 0,4% des émissions de GES.

Pour la CGT, le secteur des transports est un véritable levier pour agir en efficacité et sobriété énergétique :

Mettre en œuvre un développement multimodal intégré avec la nécessité de favoriser un maillage des réseaux ferroviaire et fluvial et leur complémentarité

à partir de plates-formes logistiques, notamment portuaires en «pivot» de l'organisation des transports routiers, ferroviaires, fluvial et maritime. Nous insistons pour dire que nous avons besoin de tous les modes, mais dans une logique multimodale et de complémentarité.

Mettre en œuvre une politique d'aménagement des territoires et de transport notamment une politique ferroviaire en cohérence avec une politique industrielle nationale et régionale (implantations et relocalisations des activités industrielles et mise en place des infrastructures multimodales nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires). Le développement de l'économie locale et des services publics, doivent être conçus en cohérence et en complémentarité entre les territoires traversés et non pour la seule compétitivité que préconisent les politiques libérales. Les transports ne doivent pas être facteurs facilitant-notamment par leur sous-tarifcation-des délocalisations industrielles et des productions.

Sortir de la concurrence entre les modes et à l'intérieur des modes pour éradiquer le dumping social, tarifaire et fiscal... source de suppressions massives d'emplois en France dans le ferroviaire, le TRM, le Maritime et un affaiblissement du pavillon Français.

L'internalisation des coûts d'usages et des externalités environnementales et pollution (qui représentent 1/3 du coût du transport routier marchandises) pour chacun des modes de transport notamment du transport routier est une nécessité pour sortir de leur sous-tarifcation. C'est aussi vrai pour le transport par autocar.



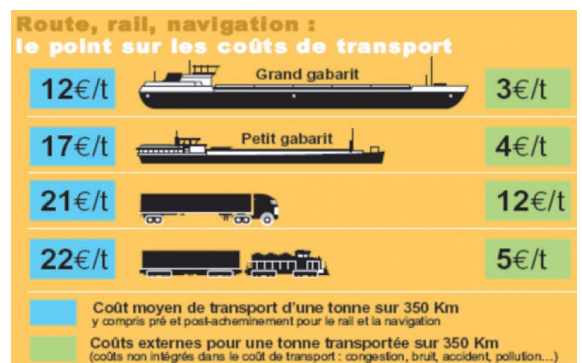
La CGT revendique le juste coût du transport avec une Tarification Sociale Obligatoire (TSO) du transport routier de marchandises pour protéger les salariés du dumping et permettre d'élever les garanties sociales et conditions de travail au plus haut niveau. C'est la question de fond rarement posée mais qui détermine les conditions pour faire du routier marchandises l'indispensable complément des autres modes et de le repositionner à sa place en revoyant enfin l'organisation du travail

et des conditions de vie de son salariat très exploités.

On ne peut également ignorer le transport aérien où sévit une concurrence acharnée, une politique bas coût qu'est le low cost, source -la aussi- d'un dumping social. Cette politique nuit au développement économique des territoires, aux questions environnementales en créant de la mobilité imposée. Les compagnies lowcost en s'installant dans des petits aéroports pour toucher les subventions -mais qui n'ont pas le potentiel d'usagers- obligent les usagers des plus grandes villes à se déplacer vers ces aéroports. **Les moyens mis par les collectivités pour subventionner ces compagnies bas coût pèsent sur des budgets déjà serrés et se font au détriment du développement ou la modernisation des autres modes alternatifs, comme-bien souvent-le rail.**

Le pavillon Français est passé sous la barre des 50%, alors qu'on voit une augmentation de l'activité province/province sur certaines dessertes. C'est pourquoi nous voulons repositionner le débat à partir de la réponse aux besoins, d'une conception de service public et de maîtrise publique des infrastructures, dans une approche multimodale.

La CGT revendique une fiscalité environnementale du transport qui doit s'inscrire dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité sur les transports au lieu de mesures partielles et/ou temporaires. L'épisode déplorable autour de l'écotaxe poids lourds en est l'exemple ; Le particulier va être mis à contribution à hauteur de 800 millions d'Euros et les transporteurs routiers à 350 millions d'Euros et de façon provisoire, ce qui n'empêche toujours pas un manque financier pour l'AFITF pour réellement permettre la régénération, la modernisation et le développement des réseaux et si on veut se donner pour objectif de sortir de la concurrence de la ROUTE (dont la profession du transport est la plus subventionnée) avec les autres modes alternatifs. D'où notre demande de renationalisation des sociétés d'autoroutes concédées, solution pertinente que confirment les simulations d'experts économiques. Cette manne financière doit servir l'intérêt général, répondre aux enjeux sociaux et environnementaux.



Source VNF 2011

La réforme ferroviaire fragilise l'entreprise publique SNCF et généralise la concurrence et l'ouverture au marché.

Les choix politiques et des directions d'entreprises concernant le fret ferroviaire et le fluvial sont loin de répondre au report modal voulu par le Grenelle de l'environnement, le fret ferroviaire est à moins de 10% de part modale du transport de marchandises. Le fluvial subit, lui aussi, une légère baisse (-2,4 %).

Nous avançons à reculons. Concernant l'aménagement du territoire, les politiques ferroviaires, menées ces dernières années, et le démantèlement

du Fret SNCF font que certains territoires n'ont plus accès au Fret Ferroviaire (SNCF ou autres d'ailleurs). Ce qui pose de vraies questions pour le développement économique de ces territoires sans oublier les questions environnementales.

L'avenir du Fret SNCF reste toujours un enjeu, pour la CGT, et doit être déclaré d'intérêt général posant la question d'un véritable service public de transport des marchandises. Il n'y aura pas d'évolution durable du Fret ferroviaire dans les territoires sans un retour aux

wagons isolés assurés par la SNCF. Les dessertes ferroviaires portuaires doivent être également développées, modernisées, redynamisées dans un vrai concept multimodal.

Rappelons que la «multimodalité» et le «juste coût des transports» sont, pourtant, inscrits dans la LOTI mais pas mis en œuvre, comme n'ont jamais été traduites dans la loi les décisions du Grenelle de l'Environnement, sur le fait que le transport des marchandises par le rail, fluvial et cabotage maritime devrait être déclaré d'intérêt général.

La maîtrise publique des réseaux : propriété et finalité des infrastructures.

Il est essentiel d'avoir **une approche d'ensemble, multimodale et de la complémentarité des modes (et non une juxtaposition) afin de mobiliser de nouvelles ressources financières pour la régénération prioritaire des réseaux.**

Les infrastructures de transports doivent répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux ; elles sont de véritables leviers pour agir et lutter contre le réchauffement climatique et répondre aux défis de la consommation énergétique et aux enjeux environnementaux. Ces enjeux stratégiques, en conformité avec les engagements du Grenelle de l'environnement et désormais au nouveau schéma national de la mobilité durable (ex SNIT) donnent **une priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants** tout en portant le besoin de développement de projets pour répondre à la logique de développement multimodal intégré et d'aménagement des territoires.

Pour la CGT, toujours dans notre conception multimodale, nous parlons de tous les réseaux ; ferrés, fluviaux, (y compris les canaux Freycinet) routiers (particulièrement les routes nationales non concédées fortement délaissées). Mais une régénération et modernisation mise à mal par manque de financement de l'AFITF au risque d'entraver pour longtemps un véritable report

modal, voire l'empêchant définitivement sur certains réseaux !

Ces propositions sont des bases incontournables pour engager une réorientation du système de transport, et rendent nécessaires la mobilisation de nouvelles ressources de financement publique pour assurer une maîtrise publique afin de garantir leur finalité à la faveur de l'aménagement du territoire, et se protéger d'une mise en concurrence budgétaire qui par définition viendrait contrarier les obligations de développement durable.

Il faut une nouvelle ressource de financement qui repose sur une fiscalité juste, sur les contributions de ceux qui réellement profitent financièrement du transport, sur des emprunts et fonds d'investissements du type «grands travaux».

L'enjeu du financement est indissociable de la logique des choix budgétaires qu'il s'agisse des recettes et notamment la fiscalité, ou des dépenses. Une réforme globale de la fiscalité est plus que jamais d'actualité. Elle doit asseoir les principes d'une part, sur les capacités contributives de chacun et d'autre part, sur un réel objectif d'orienter une part prépondérante des richesses vers le financement des biens collectifs et d'intérêt général, en clair aller vers une autre répartition

des richesses produites entre le travail et le capital !

La CGT revendique la création d'un pôle public financier pour mettre en place un mécanisme de crédits à taux réduits pour financer l'investissement productif : les infrastructures et équipements publics, l'emploi et notamment l'emploi industriel, la formation et recherche. Ce sont bien des dépenses utiles à la croissance qui font jouer un rôle clé à l'investissement public.

Les enjeux industriels sont extrêmement importants pour l'avenir des transports tout comme la recherche. Rappelons que 48% des biens de production dont a besoin le pays sont importés. Il faut se réapproprier la production des biens dont le pays a besoin.

Pour la CGT, il y a besoin de reconstruire des synergies entre les deux filières d'avenir que sont les transports et l'énergie et ALSTOM par exemple, un des fleurons industriels de la France et faire converger les technologies ou les savoir-faire des salariés concernés. Coopérer, travailler ensemble pour la réussite de nouveaux projets plutôt que de s'opposer dans une concurrence inutile et improductive.

La France dispose d'une industrie stratégique pour répondre aux besoins du transport, de l'énergie et aux critères environnementaux.

La conférence environnementale, tenue en 2014, a mis en évidence le rôle crucial du transport des personnes et des marchandises, de maîtriser l'énergie futur, avec l'objectif de baisse des émissions de gaz à effet de serre, de réduire la consommation d'énergie et gagner en efficacité électrique. Le premier ministre déclarant que la lutte contre le réchauffement climatique sera une grande œuvre en 2015 pour la France sans, pour autant, dire un mot sur la nécessité de favoriser les services publics et l'industrie.

Gagnons un avenir du transport ferroviaire !

Les besoins diversifiés de mobilité des personnes et des marchandises vont connaître une croissance spectaculaire du fait de la multiplication des échanges, des échanges commerciaux, des productions, du développement des métropoles et de leur système d'approvisionnement, de l'éloignement des lieux de vie et du travail. Depuis toujours, la recherche de réduire le temps et les distances entre les hommes va demander de nouveaux systèmes qui tiennent compte des enjeux environnementaux pour lutter contre le réchauffement climatique, mais aussi de meilleures conditions de sécurité, de services et de réponses de proximité

La CGT défend le principe que cela va demander plus de place au service public transport ferroviaire tant en longue distance qu'aux niveaux urbains et inter urbains avec des matériels diversifiés et efficaces. Tout milite pour un développement de l'industrie ferroviaire en France comme en Europe.



La France dispose d'une filière industrielle stratégique pour y répondre et permettre son développement et créer de l'emploi qualifié. Cette filière s'est développée depuis des années, par une volonté commune entre les entreprises industrielles comme Alstom, Bombardier et Siemens et les entreprises publiques, comme la SNCF et RATP, à travers des projets innovants qui ont permis de favoriser le transport ferroviaire. Les besoins sont importants pour les années à venir avec le renouvellement du matériel, de concevoir de nouveaux projets plus innovants, plus légers, plus économes, plus sécurisés, nécessite des investissements, pour le développement des capacités de production, de recherche dans des projets comme le TGV du futur, la locomotive future pour le FRET électrique/Diesel, un nouveau type de TER ou TET (nouveaux véhicules remorqués-trains de nuit et spéciaux...). Ceci dans un nouveau plan de modernisation du réseau en France et en Europe et le Grand Paris. Les besoins en acier pour répondre aux besoins de rénovation et modernisation du réseau ferré national et la réalisation des lignes nouvelles s'élèvent à plus d'un million de tonnes à quoi il faut jouter le Grand Paris Express, les tramways... Aujourd'hui ce sont 30.000 salariés dont 8.000 dans l'ingénierie et 10.000 dans un réseau de PME qui sont aujourd'hui en difficultés, du fait de la pression sur les prix par les grands groupes au nom de la compétitivité qui -de leur côté- délocalisent des activités études et production dans des pays où le niveau social et fiscal sont plus faibles.

Pour une véritable filière Bus et Cars.

Il y a nécessité de renforcer les coopérations entre concepteurs, utilisateurs et constructeurs de véhicules de transport collectif dans une filière Bus et Cars, dans une période où la demande est en progression, particulièrement dans les zones denses, avec des exigences environnementales mais -dans le même temps- les finances publiques sont revues à la baisse. Les réformes territoriales en cours (métropolisation-regroupement de collectivités...)

vont conduire à des appels d'offres au poids et compétences accrus, ceci dans un contexte de transition écologique pesant de plus en plus sur les schémas directeurs de l'aménagement et du transport. Il est important que les pouvoirs publics et les instances dirigeantes travaillent en concertation avec les acteurs de la filière industrielle et les utilisateurs et à coordonner les demandes et commandes tout en fixant des orientations précises en fonction des utilisations locales sur le territoire national. Nous renouvelons l'exigence que les financements publics soient dirigés vers les concepteurs -constructeurs produisant en France afin de participer au soutien et au développement de la filière industrielle Française. Cela impose aux industriels présents dans notre pays de faire les investissements nécessaires, en particulier en termes de Recherche et Développement avec le soutien des pouvoirs publics.



Concernant le fluvial et le maritime, les enjeux sont les mêmes

Au moment où il faut développer le fluvial (Canal Seine-Nord-Europe. Rénovation et modernisation des canaux...) aucune filière n'existe en matière de construction et de rénovation des péniches et autres barges. Et pour le maritime, le besoin de modernisation de la flotte (ferries-Marchandises...) pour répondre notamment aux enjeux environnementaux et sociaux, la aussi implique d'assurer des capacités de production et de rénovation/réparation sur le territoire national tout en travaillant sur la R et D. L'industrie levier incontournable pour l'énergie électrique !

La vente à la multinationale américaine GE de la branche énergie du groupe d'Alstom est l'aveu de l'échec d'une politique d'abandon des atouts de la France aux exigences du marché financier et des actionnaires.

Les besoins de développer les nouvelles technologies dans les énergies renouvelables, dans les turbines gaz, combinées, l'hydraulique, le nucléaire dépendront des stratégies et objectifs aux USA. Alors que la France a développé sur fond public une maîtrise et un savoir faire innovants et répondant aux exigences technologiques nécessaires à un mix énergétique efficaces à la population et l'économie en lien avec des entreprises publiques comme l'EDF et GDF-Suez. Ce sont 220 000 emplois très qualifiés qui sont au cœur de cette filière. Depuis plusieurs années, les politiques d'austérité affectent le revenu et la consommation des ménages l'emploi avec la montée du chômage et la financiarisation des stratégies des groupes. Pire, la chute des investissements publics (-10% depuis 2007), creuse le lit de la récession. Cela a un effet dévastateur sur l'économie, le social et les capacités industrielles

du pays. Le niveau des activités industrielles est aujourd'hui au seuil d'une incapacité de pouvoir répondre aux enjeux, aux besoins fondamentaux, aux enjeux environnementaux et à la transition énergétique. Contrairement aux idées, cultivées par le ministre Macron, que la France aurait son avenir dans les services, le luxe et le tourisme, la CGT considère que l'industrie se trouve au centre pour répondre aux questions posées par la société sur son appréhension du développement durable, dans toutes ses composantes : environnementale, sociale et économique. Le besoin d'un Etat stratégique se pose fortement pour impulser des réponses concrètes et efficaces face aux grands défis d'aujourd'hui. La France a les moyens d'y répondre, y compris dans un cadre européen et mondial. L'industrie et les activités de productions doivent être au centre d'un nouveau modèle de développement qui, en lien avec le service public, peut répondre aux défis sociétaux et satisfaire les besoins de la population (emploi, sécurité, énergie, mobilité, etc). Il y a donc urgence d'arrêter ce démantèlement industriel sous l'impulsion des mar-

chés financiers et des actionnaires. Il ne faut pas que le discours actuel du gouvernement ne soit qu'un affichage. Cela doit se traduire par des choix qui favorisent le développement des capacités des filières industrielles comme le ferroviaire, l'énergie, le logement, la santé, le transport (Urbain-Fluvial-Maritime). La maîtrise des technologies et savoir faire passe par la revalorisation du travail, car sans le concours et l'implication de ceux qui travaillent dans l'industrie, les objectifs annoncés pour lutter contre le réchauffement du climat ne se gagneront pas.

Pour cela, il faut sortir des politiques d'austérité et mettre le patronat devant ses responsabilités en redirigeant les 110 milliards d'aides publiques aux entreprises vers des activités plus porteuses des besoins fondamentaux et environnementaux mettant l'emploi au rendez-vous. Il n'y a pas de projet social et environnemental sans une industrie forte, dynamique, créatrice d'emplois et répondant aux besoins d'aujourd'hui et de demain dans le transport et l'énergie. C'est l'intérêt général qui doit devenir la priorité.



© Pascale Lalys

L'énergie n'est pas une marchandise ! Garantir la maîtrise publique s'impose pour répondre aux besoins individuels et industriels.

L'énergie est un produit de première nécessité, il est au cœur du développement de nos sociétés. Les contraintes, inédites à notre échelle, imposées par la limitation des ressources fossiles et le réchauffement climatique nous imposent de repenser notre mode de développement dans un contexte où la pauvreté énergétique s'accroît en France et en Europe et où le droit à l'énergie laisse de côté encore 3 milliards d'êtres humains dans le monde. Penser collectivement l'avenir de la planète avec comme objectif la réduction des inégalités entre les pays et dans

ces pays, entre les citoyens, est un véritable défi.

Répondre aux besoins, diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, nécessitent de s'attaquer résolument à l'organisation libérale de la société, les transports, l'habitat, l'urbanisme, la relocalisation de la production.

La France a déjà effectué plusieurs transitions énergétiques par le passé. Elle a su mettre en place un Service Public National du gaz et de l'électricité pour répondre aux besoins du pays au sortir de la guerre. Fournir une énergie de qualité à un prix stable et bas était un formidable enjeu pour les usagers et

pour l'industrie. La multiplication des entreprises de production et de distribution du secteur ne pouvait fournir une réponse cohérente et optimale.

Aujourd'hui, l'enjeu de la qualité et du prix de l'énergie reste central pour les usagers, avec 11 millions de nos concitoyens qui sont en situation de pauvreté énergétique, et pour l'industrie française qui est sinistrée. La réindustrialisation du pays, notamment pour traiter les matières premières issues du recyclage (métaux-papier/carton..) nécessite une production électrique fiable et de qualité.

Le projet de loi sur la transition énergétique examiné au parlement ne répond pas à ces enjeux.

Il commence par fixer des grands objectifs incohérents, voire contradictoires. Diminuer l'usage des ressources fossiles et les émissions de gaz à effet de serre, soit ! Diminuer par deux la consommation d'énergie alors que la France a une démographie en augmentation et un besoin impérieux de se ré-industrialiser est un objectif irréalizable. Celui-ci ne peut reposer que sur un effort sans précédent sur l'efficacité énergétique, alors que les nouvelles technologies sont fortement consommatrices d'électricité. Or les décisions concernant le logement (premier secteur consommateur d'énergie) se heurtent à l'absence des moyens financiers nécessaires (10 à 15 milliards d'euros par an serait nécessaire) et la question des transports (deuxième secteur consommateur d'énergie et premier secteur émetteur de gaz à effet de serre) est à peine abordée et subit des décisions poussant à contre sens (fermeture de lignes ferroviaires, sous-tarifcation, abandon de l'écotaxe, libéralisation des cars).

Il est clair que l'objectif intenable de diminution par deux de la consommation énergétique est présenté pour crédibiliser la diminution rapide du nucléaire dans le bouquet électrique sans émettre plus de gaz à effet de serre, alors que les énergies renouvelables ne sont pas prêtes à la relève dans ces proportions. La politique qui consiste à subventionner ces technologies en lieu et place de création de véritables filières industrielles, porteuses d'emplois sur les territoires, crée des mannes financières qui se répercutent sur la facture de tous les usagers. Pour exemple : une personne en précarité énergétique reçoit aujourd'hui 160 euros au travers les tarifs sociaux et contribue à hauteur de 140 euros à la fameuse CSPE dont la majeure partie correspond bien au tarif de rachat de ces énergies. De plus, techniquement, le développement massif des énergies renouvelables intermittentes se heurte à la fermeture des centrales thermiques classiques, nécessaires dans ce contexte pour équilibrer le réseau.

Veut-on aller vers le rationnement d'énergie ?

La première source d'Energie Renouvelable en France est l'hydraulique. Ses qualités sont nombreuses, fourniture d'une électricité sans émissions de gaz à effet de serre, coûts bas, stockage de l'énergie, effacement pour absorber les énergies intermittentes, redémarrage des moyens de production, gestion de l'eau. La privatisation de ce secteur, au travers de Sociétés d'Economies Mixtes, envisagée dans le texte de loi nous priverait de ces atouts. En quoi une privatisation aurait un impact sur la diminution des émissions de GES ! Celui-ci développe l'idée de territoires à énergies positives et de participation citoyenne dans les moyens de productions au travers la constitution de Sociétés Publiques Locales. Les réseaux de distribution pourraient suivre. Ce modèle fait abstraction des réalités techniques et économiques actuelles. Il conduirait à fragiliser la péréquation tarifaire et la solidarité entre régions, à augmenter les factures et -in fine- à

faire la peau au Service Public National qui reste un frein à la libéralisation du secteur en Europe

La CGT conteste le modèle de SPL pour le secteur de l'énergie.

Le tarif de l'énergie et en particulier de l'électricité est central dans l'industrie, spécialement pour les électros-intensifs. Nous devons élaborer des mécanismes qui permettent à ces entreprises d'avoir des tarifs préférentiels sous condition que les gains obtenus

reviennent au secteur de l'énergie et à la collectivité au travers de l'emploi, de l'activité. **Ce qui va à l'inverse d'un modèle payé par la facture des usagers et dont les bénéfices ne se retrouvent que dans les dividendes versés aux actionnaires.**

Nous sommes à un tournant du secteur énergétique.

Le modèle construit sur la réponse aux besoins, qui obligeait la production à s'adapter à la consommation, s'inverse pour permettre plus de profits. Ainsi ce

sont les consommateurs, particuliers et industriels qui devront adapter leur consommation à la quantité disponible sur le marché, ou alors.... s'effacer et tant pis pour les pauvres !

Les décisions prises aujourd'hui marqueront durablement l'avenir.

La CGT revendique un pôle public de l'énergie sous contrôle et maîtrise public capable de redonner plus de cohérence et de fonctionner sur des objectifs dégagés des contingences de rentabilité propres aux marchés.



© DR

AVENIR DU MARITIME FRANÇAIS

Le transport maritime au cœur de la vague de la dérèglementation continue : des exonérations de cotisations sociales des armateurs, du recul de l'emploi soumis au dumping social, et aux régressions des garanties sociales du droit français pour le recrutement des marins mais également de la représentativité syndicale professionnelle. Il s'agit de la liquidation de flotte pétrolière et chimique française, de la légalisation des sociétés de manning « marchand d'hommes » en France, de la décision du gouvernement sur la présence de gardes armés privés sur les navires, de la généralisation du low-cost maritime à travers la concurrence des pavillons de complaisance et de la mise en concurrence du cabotage national par l'emploi de travailleurs détachés...

Nous assistons à la liquidation de la flotte pétrolière et chimique française.



Les compagnies pétrolières disparaissent les unes après les autres, les navires battant pavillon français sont «dépavillonnés» par les armateurs vers des pavillons de complaisance extra communautaires. D'ici 2017, vente de plusieurs navires sous pavillon français au deuxième registre d'immatriculation français (RIF) avec la mise en place d'un PSE ... On assiste à une diminution des emplois d'officiers et à une extinction des emplois de marins d'exécution avec pour conséquence la perte de compétences pour armer les navires pétroliers et chimiquiers français qui risquent, à terme, de battre sous pavillon de complaisance.

La CGT, dénonce cette situation depuis 2002, et par ses interpellations de la presse, des parlementaires, des cabinets des ministres et des armateurs, et a réussi à faire bouger les lignes de la Loi de 1992, en obtenant l'élar-

gissement aux produits pétroliers raffinés, du transport maritime avec l'obligation du pavillon français. Mais notre demande de création d'une flotte stratégique sous pavillon français de chimiquiers, pétroliers et gaziers, avec une part de l'Etat Français qui aurait permis de relancer la construction navale de ces navires spécifiques aux chantiers STX à ST Nazaire, n'a pas été prise en compte dans le texte du projet de loi « transition énergétique » pas plus que l'obligation de l'immatriculation au premier registre français avec des marins sous contrat de droit français. C'est pourtant la seule alternative à la régression de l'emploi de marins relevant de l'ENIM dans ce secteur.

C'est aussi tout l'enjeu de la filière maritime qui nécessite une volonté politique forte : de la construction (du navire du futur, aux navires de transports de produits énergétiques), à la déconstruction et dépollution des navires enfin de vie . en passant par la gestion d'une flotte stratégique nationale et l'obligation de l'emploi de marins ENIM.

Sans une volonté politique, c'est l'échec industriel et des programmes de recherche et développement de technologie sur le GNL dont à besoin la filière maritime.

Suite à l'abandon du projet PEGASIS, navire du futur à propulsion GNL, la CGT dénonce l'échec, à la fois pour la présence de la France sur le marché international de renouvellement des combustibles de propulsion pour les navires, et sur celui des plans industriels français destinés à renforcer et à redynamiser la filière industrielle de construction navale. C'est l'abandon des projets industriels de renouvellement de parties importantes des flottes de ferries de la BAI et de la SNCM, pourtant clés de voute de leur modernisation et de leur pérennisation (pour répondre aux normes des émissions de soufre de la directive Marpol annexe 6) ainsi que de leur modèle économique, plus économe et plus performant.

Pour la CGT, c'est l'absence de volonté politique du Gouvernement qui a fait capoter les engagements d'investissement d'avenir et perdre nos atouts dans l'avance technologique sur le GNL alors que les projets voient le jour, par ailleurs, au Danemark pour équiper les navires Danois !

Le Gouvernement, dans le cadre du projet de Loi Macron, légalise les sociétés de manning en France pour le recrutement et le placement des marins : c'est inadmissible et cela n'aura pour effet que de faire reculer les garanties

sociales du travail maritime et enrichir les armateurs.

Il y a quelques années les armateurs ont créé ces sociétés de manning, «marchands d'hommes» pour se démettre de leurs responsabilités en matière de recrutement de leurs équipages et de garanties de salaires, mais également pour se dédouaner de leurs obligations sociales et –pire- de leur responsabilité en cas de problèmes graves telle que la catastrophe maritime du type ERIKA ! Des années de luttes de la CGT ont permis de «cantonner» ces sociétés hors de France mais elles pouvaient opérer ailleurs, notamment dans des pays peu scrupuleux des législations sociales et de sécurité des équipages. La disposition de la Loi Macron, favorable à l'intervention de ces sociétés privées en France, a trouvé l'appui de la CFDT, malgré l'opposition résolue de la CGT de laisser à ces sociétés «marchand d'hommes» la possibilité de recruter des marins français de la même manière que dans les pays Tiers et qui –demain- seront sous payés et verront leur temps de travail augmenté et cela par abaissement de leurs conditions de travail et des garanties du système de protection sociale français de l'ENIM.

Pour la CGT, l'Etat, au lieu renforcer la lutte contre le dumping social sous-jacent à ces pratiques qui s'instaurent par l'intervention de ces sociétés privées, chargées de recruter et du placement des marins français, dédouane -de fait- les armateurs de tout dialogue social ainsi que de leurs obligations conventionnelles traitées et négociées avec les organisations syndicales. La CGT ne peut accepter cette spirale infernale du libéralisme et de la dérèglementation du travail des marins français soumis à la précarisation de leur situation de travail ; il faut stopper la mise en place de ces sociétés de manning françaises.

Il faut rappeler également, l'opposition de la CGT à la décision prise par le Gouvernement Français de recruter des gardes armés privés internationaux pour assurer la sécurité des navires

battant pavillon français et de leurs équipages qui devrait être assurée par la Défense nationale.

La dérèglementation n'a plus de limite et peut amener à des catastrophes humaines !

Le low-cost maritime, à travers le recrutement des gens de mer par des sociétés privées et la mise en concurrence des emplois de marins relevant de l'ENIM avec les équipages internationaux, est l'arme des armateurs pour faire accepter le moins disant social.

Les luttes imposent d'autres choix et alternatives : c'est le choix de la CGT d'élever le rapport de forces.

C'est le cas après les fortes luttes des salariés du maritime, de janvier 2013, le Gouvernement avait été amené à légiférer sur le dispositif de contrôle du «pays d'accueil» pour sortir de la concurrence déloyale de la compagnie low-cost (Corsica-ferries sur les liaisons de continuité territoriales avec la Corse). Un décret a été pris pour réglementer le cabotage national mais le dispositif de contrôle reste sans application véritable, faute de volonté politique de la part des Ministères. Ce décret n'est pas allé suffisamment loin pour la CGT qui demandait l'application du contrat de droit Français sur les navires exclus du RIF. Cela est encore possible dans la Loi du «pays d'accueil» promise par le Gouvernement mais qui -aujourd'hui-, comme chacun le sait, ne tient pas ses promesses envers les salariés.

C'est aussi tout cela qui a amené, lors de l'avarie d'un navire de la Corsica-ferrie, l'armement à bafouer les règles normales de sécurité en vigueur des passagers et des équipages entre le continent et la Corse ! Situation intolérable que la CGT a été la seule organisation syndicale à dénoncer l'attitude des ministères chargés du contrôle de sécurité.

Il faut désormais, à nouveau, légiférer pour couvrir l'ensemble des activités des navires battant pavillon français sur les secteurs exclus du RIF. En clair, une loi pour protéger l'ensemble des marins français des navires à passagers, mais aussi du remorquage et les

navires de services qui seront nécessaires pour accéder à la maintenance et l'entretien des fermes d'éoliennes offshore en projet sur les façades maritimes mais également du dragage et de la signalétique maritime.



La mobilisation des salariés est incontournable pour imposer l'obligation de contrats de travail Français aux marins concernés afin de défendre l'emploi maritime dans notre pays. Il utile de rappeler que l'on peut faire bouger favorablement les textes comme viennent de le faire les salariés des transports routiers avec la CGT dans un rapport de force unitaire face au patronat et au Gouvernement, en obtenant l'obligation d'appliquer le droit français pour les salaires des routiers circulant pour des entreprises étrangères sur le territoire national.

C'est le cas également des activités de remorquage qui sont soumises à une remise en cause des garanties minimales de travail à 4 membres d'équipages. Il faut continuer à combattre cette volonté d'abaissement des conditions de travail et de sécurité, sacrifiées à partir du dogme de la compétitivité et de la rentabilité qui s'en prend au coût du travail et aux conditions de travail en régression par rapport aux accords de branche. Là encore, la CGT ne laissera pas s'ouvrir la brèche vers une dérèglementation des accords en vigueur dans ce secteur de navigation. La CGT appelle les salariés à se mobiliser pour faire entendre leurs revendications et obtenir le maintien des emplois mais également des avancées pour revaloriser le travail et la reconnaissance des qualifications des marins par des augmentations de salaires et de leurs pensions.

SUITES DES ASSISES DE LA MER VERS L'ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE NATIONALE DE LA MER ET DU LITTORAL¹

Le Conseil national de la mer et des littoraux (CNML) s'est réuni le 24 novembre 2014, en présence de Ségolène ROYAL et de Alain VIDALIES, et a examiné le document «l'état des lieux mer et littoral» auquel la CGT avait contribué par une vingtaine de fiches pour faire valoir nos positions et les revendications sociales sur la préservation des espaces marins et littoraux ainsi que la protection de la biodiversité marine, mers et océans et littoraux. Le compte-rendu officiel est en cours de validation par les services du ministère de l'écologie.

Pour la CGT, il n'y aura pas d'avenir économique, social et écologique dans les secteurs d'activités de la mer et des littoraux et pour la reconquête des écosystèmes marins et littoraux, si nous ne sortons pas de la pensée dominante dont les maîtres mots sont compétitivité à travers les orientations libérales et la conception de l'Europe de la «croissance bleue», concurrence et dumping social, notamment dans la filière du transport maritime et portuaire.

Au contraire, il est nécessaire d'imposer d'autres choix à faire pour la préservation de la biodiversité et le développement durable des activités maritimes et marines ; des choix porteurs d'avancées sociales, d'emplois pérennes, d'une amélioration des conditions de travail des gens de mer, des salariés de la pêche, aquaculture. Ils participent pleinement d'une reconquête de la biodiversité dans les milieux marins et des littoraux.

A partir des premières propositions de stratégie nationale de la mer et du littoral, **les Comités maritimes des 4 façades maritimes et ceux Ultramarins** - en cours de mise en place - seront réunis par les Préfets Maritimes, en 2015, afin de décliner les éléments de cet «état des lieux » et élaborer les documents stratégiques de façades et des bassins maritimes

pour les Outre mer.

Cette étape sera suivie d'une réunion du CNML en 2015 et d'un arbitrage du Gouvernement ainsi que d'un débat public de plusieurs semaines, sur les propositions de stratégie nationale de la mer et du littoral.

Par ailleurs, suite à la préfiguration de la future Agence Française de la Biodiversité (AFB) dont la création est prévue par la prochaine loi « biodiversité », la CGT sera consultée au sein du Conseil national de la Transition Energétique (CNTE) et exigera pour cette agence des missions claires et les moyens nécessaires, ce qui est loin d'être le cas, comme l'ont dénoncé les syndicats CGT et bien souvent dans le cadre unitaire avec les salariés des organismes fusionnés notamment ONEMA et AAMM (.cf note diffusée par l'UIT)

Pour la CGT, il est nécessaire de faire valoir les convergences entre les secteurs professionnels (portuaires, chantiers navals, filières maritimes-pêche-commerce, ferries, services et tourisme nautique et Affaires maritimes ...) et les territoires, afin d'exiger de cette future stratégie nationale des réponses aux enjeux industriels, sociaux, environnementaux et écologiques de protection de la biodiversité.

Les conseils maritimes de façade concernent plusieurs fédérations : **FNEE-FERC-FNTE-FNSM-FOMM-FNME-FNPD-FNSP-FTM** ainsi que les territoires, c'est pourquoi ce dossier doit être confédéralisé, sur ces périmètres qui dépassent celui de l'UIT, partie prenante. Les enjeux sont extrêmement importants et nécessitent un travail convergent pour une démarche revendicative cohérente et offensive au niveau de chaque façade. Une priorité doit être accordée sur ces sujets par l'organisation de réunions inter-régionales à l'initiative des Comités régionaux CGT.

1 - Document de l'UIT « Après les Assises de la mer » diffusé aux membres des Comités de façades, comités régionaux et animateurs des UIT régionales+ lien AFB : <http://www.equipement.cgt.fr/spip.php?rubrique649>

Aérien : Avenir sombre



© DR

La casse sociale est toujours le seul levier proposé pour lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social. Après «Transform 2015» et déjà 14000 emplois supprimés en 5 ans chez Air-France, c'est Corsair qui est dans l'œil du cyclone avec l'externalisation programmée de la maintenance avion, de l'hôtellerie à bord, de l'assistance en escale et des services de vente par téléphone. Pour autant Air-France n'est pas sortie des turbulences et la direction est prête à tous les subterfuges pour que les salariés acceptent docilement de se serrer un peu plus la ceinture. Elle justifie les mesures supplémentaires de réduction des coûts de pilotables (en langage courant : des coûts salariaux) de son prochain plan «Perform 2020» par la «fragilité» de l'entreprise au sortir de la grève des pilotes. Alors que ses remboursements aux banques ne couvrent que celui des intérêts et que l'alliance AF/KLM, a obligé Air-France à abonder à hauteur de 6.5 milliards d'euros pour alimenter les fonds de pensions Hollandais depuis la crise de 2008, quel est le but réellement recherché ?

Quand les économies faites sur le dos des salariés avec « Transform 2015 » vont servir à développer le low cost avec Transavia, que la stratégie appliquée sera celle dénoncée du dumping social, des travailleurs détachés ou du travail délocalisé et que le gouvernement prépare -lui aussi- le terrain avec des lois au service du monde de la finance, telle la loi Macron qui n'est autre que la casse du code du travail, qui peut croire que l'on veut sauver le transport aérien Français ?

La CGT dénonce cette politique à court terme et demande, en vain depuis plus de 2 ans, la tenue d'assises du transport aérien réunissant l'ensemble des acteurs concernés. Il en est de même pour les aéroports et les infrastructures aéroportuaires, avec les projets en cours ou envisagés de privatisation de plusieurs aéroports de province. Et dans le même temps, ADP voit ses bénéfices atteindre un recors historique de 402 Millions d'€ pour 2014 ! 60 % de ces bénéfices seront redistribués aux actionnaires en 2015, soit 241 millions d'€, sous forme de dividendes (+ 32 % par rapport à 2014) alors que la direction a l'audace de proposer 0 % d'augmentation générale des salaires pour 2015. Dans un contexte de négociations du CRE3, la direction justifie ce gel des salaires pour certains, afin d'envoyer un signe fort à l'Etat et aux compagnies aériennes quant à la maîtrise des charges courantes d'ADP. Alors que les résultats financiers augmentent, c'est plus de suppression d'emplois, plus d'austérité salariale, plus d'augmentation scandaleuses des inégalités au bénéfice d'une poignée de privilégiés, plus de mépris des salariés et de leurs représentants syndicaux, plus de sous-traitance, au sein du groupe et de la maison mère. Le moment est venu de poser la question et de combattre la pertinence de cette logique, uniquement financière, qui ne sert que les intérêts de l'Etat et de quelques privilégiés, au détriment des salariés, du service public et du développement de nos infrastructures aéroportuaires. C'était le sens des mobilisations des agents d'ADP les 13-2-13 et 19 février 2015.

La maîtrise publique des infrastructures routières nationales : pourquoi il faut renationaliser les sociétés d'autoroutes !

Le Premier ministre, vient de confirmer, après un avis favorable de la Commission Européenne, le projet de nouvelles concessions routières sur des tronçons du réseau routier national via un plan de relance autoroutier que la CGT dénonce et combat fermement avec les salariés et les populations. Le report par le Gouvernement de la décision de dénoncer les concessions actuelles, pourtant demandée par l'ensemble des Députés socialistes, est une position incompréhensible après le scandale national des privatisations des sociétés d'autoroute en 2005-2006 qui a conduit à la situation de «rente» des sociétés concessionnaires actuelles.

Il faut mettre fin à ce modèle économique de rémunération du coût du capital qui a abouti à distribuer **14,7 milliards € aux actionnaires en 7 ans**, au détriment d'un réinvestissement dans les infrastructures d'intérêt général permettant le report modal de la route et de son rééquilibrage vers les transports alternatifs : ferroviaire, fluvial et maritime. Il a fait également la preuve de sa nocivité pour la société, les usagers et les salariés des sociétés d'autoroutes qui ont subi une hémorragie des emplois soit 15% des effectifs globaux du secteur autoroutier. Les concessionnaires diminuent leur masse salariale pour augmenter leurs profits colossaux au détriment de la qualité de service et de la sécurité.

La Ministre de l'Ecologie prétend «tenir bon» contre la hausse des tarifs de péages, demandée par les sociétés privées alors même que celles-ci pratiquent des hausses continues des péages déconnectée des coûts réels, bien supérieures à l'inflation, et bénéficient de mesures dérogatoires à la Loi

tarifaire prévues dans les concessions, de compensation des investissements qu'elles réalisent, par l'allongement des durées de leurs concessions, allant jusqu'à 2033 pour certaines d'entre elles! C'est pourquoi la CGT dit non au **plan autoroutier du Gouvernement 2015-2020! C'est bien pour mettre fin à cette spirale sans fin de la privatisation du patrimoine routier public.** De plus, la réalisation de la plupart de ces travaux va tomber dans l'escarcelle de leurs filiales appartenant aux groupes de BTP Vinci et Eiffage. Les profits ne s'arrêtent pas à l'exploitation des autoroutes, ils se nichent aussi dans le marché des travaux autoroutiers !

Pour la CGT, l'Etat, qui a privatisé les sociétés d'autoroutes au moment où celles-ci commençaient à être bénéficiaires, doit dénoncer les concessions actuelles pour reconquérir dans le giron public la gestion des réseaux d'autoroutes qui relève d'un grand service public routier national. **Il n'y a pas d'autre alternative qu'une renationalisation de nos autoroutes concédées et cela suppose une volonté politique.**

Le débat sur le devenir des autoroutes concédées doit se poursuivre auprès des salariés et des populations pour engager des mobilisations convergentes contre la réalisation de ce plan autoroutier, projet par projet et territoire par territoire, afin de reconquérir la maîtrise publique et le contrôle des dépenses d'avenir pour les infrastructures de transports. **C'est l'engagement de toute la CGT de créer à nouveau un rapport de forces pour la réappropriation publique du réseau autoroutier concédé.**

Pourquoi «CDG Express » c'est NON !

Le projet de liaison rapide Paris-Aéroports Charles de Gaulle, est à nouveau sur le devant de la scène. L'Etat, Aéroport de Paris et Réseau Ferré de France ont relancé ce projet «CDG Express » estimé entre 1,7 et 1,9 milliards d'euros. Et il pourrait être imposé par ordonnance via la loi « MACRON ». Dans une démarche commune coordonnée par l'UIT, CGT RATP-SNCF-ADP-UD93-Associations d'usagers, organisations politiques ... disent non au CDG Express. Si nous partageons la nécessité d'améliorer la desserte publique de l'aéroport, **cela ne doit pas se faire au détriment des usagers du quotidien RER B, au détriment du service public accessible à tous et au détriment de la reconquête du Fret SNCF.**

Car cette liaison directe entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle utiliserait en grande partie le réseau ferré existant, alors que le réseau est surchargé, tant à la sortie de la Gare de l'Est que sur le réseau Nord où la mise en place de RER B Nord+ n'a pas résolu les problèmes de saturation de cette ligne et les multiples dysfonctionnements que cela

entraîne et que subissent les usagers dans leur quotidien.

En effet, nous allons vers une gestion privée de cette nouvelle desserte qui - cependant - utilisera les infrastructures publiques du réseau ferré national.

Alors que RFF dit ne pas avoir les moyens d'entretenir et moderniser son réseau pourtant dans un état alarmant, il financerait sur ses fonds propres (avec ADP) ce projet, au détriment du reste du réseau ?

Au moment où le gouvernement vient d'éclater la SNCF en trois entreprises sans avoir réglé la dette du système ferroviaire et son financement ...vient s'ajouter ce projet qui n'est pas financé !

Ce qui n'était pas possible pour le RER B le devient pour «CDG Express». En effet, depuis de nombreux mois, nous proposons de faire un bouclage du RER B entre Roissy et Mitry-Claye, ceci pour fluidifier le trafic (notamment en situation perturbée) et améliorer de fait la desserte de l'aéroport, ce qui nous a toujours été refusé !

Or cela devient possible pour «CDG Express», mais les fran-

ciliens n'en bénéficieront pas car ce train «spécial» ne sera accessible par son tarif qu'aux «clients» de l'aéroport ! Et cela au prix de ... 24,00€ !

Dans le même temps, le projet Grand Paris Express va également desservir l'aéroport avec la future ligne 17.

Ensemble, usagers, salariés, population, exigent que l'amélioration de la desserte vers l'aéroport se fasse dans le cadre du service public sous maîtrise et contrôle public, accessible à tous à la tarification publique STIF.

Pour en finir avec la galère sur le RER B ils exigent le lancement des travaux de la liaison Roissy/Mitry-Claye. L'ouverture d'un atelier pour l'entretien du matériel à Mitry, L'aménage-

ment des tunnels au sud de la ligne pour permettre l'utilisation de rames à deux niveaux, le renforcement des effectifs pour l'entretien des infrastructures et du matériel, ainsi que pour la réhumanisation des gares et des trains ! Les investissements pour le doublement du tunnel du Châtelet -réclamés depuis 20 ans pour l'amélioration des RER B et D- doivent être engagés sans attendre.

ENSEMBLE, salariés, usagers, population ont lancé une pétition, appuyée par un tract, et appellent à un rassemblement devant le STIF, le 06 mai 2015, car avec ce projet, qui s'inscrit dans la logique libérale du gouvernement, c'est le service public ferroviaire accessible à tous qui est remis en cause !



L'enseignement maritime à bout de souffle !

Lors du dernier **Comité spécialisé de la Formation Professionnelle Maritime**, intervenu en janvier 2015, la CGT⁽¹⁾ a dénoncé la navigation à vue de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, (ENSM) dans le brouillard, depuis 4 ans, en changeant sans cesse de cap ! Alors que des réponses urgentes sont à apporter pour remédier à la dégradation des conditions de l'enseignement maritime de l'établissement avec ses 4 sites concernés, des moyens pédagogiques et financiers d'un autre niveau à la hauteur des besoins exprimés pour répondre aux exigences des brevets STCW et des cursus de formation d'ingénieur. Ce qui n'est pas sans conséquence sur les conditions de travail qui se dégradent pour les professeurs.

La CGT exige depuis la création de l'ENSM, la modification de la composition du CA ouvrant des places aux organisations syndicales représentant les professions et aux élus des régions en charge de la formation en conformité avec les besoins de l'établissement d'avoir une vision globale de la filière maritime, à partir des 12 Lycées de l'Enseignement Professionnel Maritime (LEPM) qui sont impliqués dans les formations aux BTS et dans le souci de créer les conditions d'une bonne formation professionnelle de promotion sociale de la filière B, en cours de discussion, pour accéder à l'enseignement supérieur de l'ENSM.

La CGT a exigé l'organisation d'une journée d'information des élèves officiers avec les organisations syndicales professionnelles, l'organisation d'une réunion ministérielle pour l'harmonisation des formations maritimes, et des engagements pour l'embarquement des élèves officiers et l'employabilité des brevetés.

La CGT a décidé de proposer une carte pétition aux élèves des BTS LEPM et à l'ENSM afin d'obtenir des engagements des armateurs français sur les embarquements des élèves dans le cadre de leur cursus et pour les débouchés d'emplois dans la filière maritime et para maritime auprès d'un armement français, avec un contrat de travail en respect des conditions sociales ENIM .

La CGT n'acceptera pas que la qualité et les moyens de la formation des marins et des officiers soient au rabais et touchés par l'austérité ainsi que rendus à bout de souffle par l'absence de volonté politique : les enjeux sont importants pour la promotion sociale des marins et la pérennité de leur régime de protection sociale (ENIM).

1 - la CGT représentée par les fédérations de la FNEE-SNPAM, FNSM :marins et FOMM-UGICT :officiers)

AQUITAINE : UIT RÉGIONALE EN CONSTRUCTION.



Le comité régional CGT d'Aquitaine s'est engagé dans la mise place d'une UIT régionale, dans le but de donner de la cohérence aux enjeux du transport et à nos revendications en Aquitaine.

Plusieurs rencontres ont eu lieu, ces derniers mois, réunissant plusieurs syndicats (cheminots, transports urbains de Bordeaux, syndicat des transports de Gironde) avec une intention ferme de travailler la question des transports dans toutes ses dimensions. Partant du constat que c'est l'activité qui fait la structure, nous nous sommes accrochés à des propositions que nous avons déjà faites par le passé pour les remettre à l'ordre du jour et engager une bataille d'information et de mobilisations des salariés en Aquitaine. La dernière période a bousculé notre calendrier et il faut reconnaître également que le collectif en charge d'animer l'activité interprofessionnelle régionale est très sollicité.

C'est aussi, la raison pour laquelle nous travaillons à impliquer les fédérations dans des initiatives interprofessionnelles à partir d'enjeux qui concernent l'ensemble des 36 000 syndiqués CGT d'Aquitaine et l'ensemble des salariés.

Un projet de tram-train dans le secteur de Bayonne, la question de la ceinture ferroviaire de Bordeaux, la question de l'utilité de l'autoroute ferroviaire Dourges-Tarnos, la proposition d'une carte régionale des transports, ...autant de dossiers qu'il convient de relancer à partir des besoins des salariés.

Aussi, nous nous engageons dans un travail de construction revendicative sur la complémentarité des modes et profitons de la campagne lancée par la fédération des cheminots vers les usagers, pour relancer la machine et travailler les enjeux à la dimension interprofessionnelle.

Une conférence-débat régionale, à laquelle nous inviterons des élus et des employeurs afin d'avoir un débat contradictoire et de donner les outils aux militants, est prévue fin mars. Elle se déclinera ensuite sur les territoires de la région

au travers de débats publics. Elle portera sur :

- Quelle organisation du transport ferroviaire pour répondre aux besoins de développement des territoires ?
- Quel service public pour répondre aux besoins de transports des citoyens /usagers et des marchandises dans la future région ?

Dans le même temps, un numéro spécial du mensuel du comité régional sera envoyé aux syndicats de la région sur quatre piliers structurants pour les territoires : l'industrie, les transports, l'énergie et les services publics.

Cette campagne et cette démarche ont pour but d'engager un travail revendicatif large sur les transports, qui implique les professions et les territoires, dans une volonté de faire aboutir nos propositions. A partir de cette activité ancrée dans les syndicats, nous réfléchissons à la mise en place d'une structure qui permettra de pérenniser ce travail qui serait l'UIT Régionale.

Donner de la cohérence, faire prendre conscience de la nécessité de travailler ces thématiques dans un même mouvement pour construire des initiatives régionales, voilà le chantier auquel nous nous sommes attaqués.

Sans saucissonner les questions mais tout en approfondissant chaque enjeu, nous comptons bien gagner en investissement de chaque fédération concernée, de chaque syndicat et de chaque UD et UL, pour construire une réponse globale aux besoins quotidiens des salariés de la région.

C'est ainsi, à partir des besoins, que nous construisons une réponse aux politiques libérales qui se traduisent par des fermetures d'entreprises, des suppressions de postes dans les services publics, une privatisation des transports et de l'énergie, une réforme territoriale qui n'a pour but que de renforcer la concurrence entre les territoires.