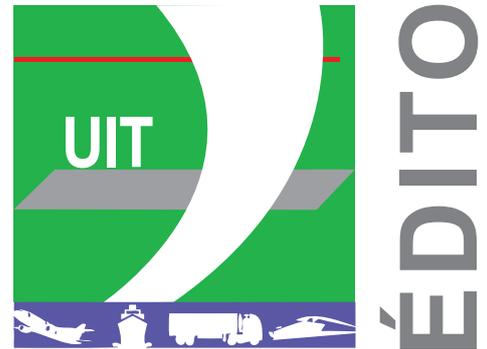


Edito	P 1
Fret, TET, Autoroutes ferroviaires.....	P 2
Industrie ferroviaire	P 4
Sale temps pour le transport routier.....	P 5
Dossier :Voies navigables/Transport fluvial.....	P 6
Le plan de relance autoroutier du gouvernement	P 13
Les ferries en France	P 15
Brèves	P 17
En direct d'une région : La Lorraine	P 19



SERVICES PUBLICS, INDUSTRIE ET RECHERCHE AU CENTRE DES ENJEUX SOCIAUX, ENVIRONNEMENTAUX ET CLIMATIQUES.



© Pascale Lalys
Dominique Launay
Secrétaire de l'UIT

La France va accueillir et présider la 21^e Conférence des parties de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques de 2015, la COP 21. Le gouvernement Français, qui se veut exemplaire en la matière, mène pourtant une politique allant à l'encontre des objectifs affichés. La loi sur la transition énergétique qui vient d'être votée et sur laquelle la CGT a beaucoup œuvrée ne répond pas aux défis écologique qui nous sont posés. Elle est d'ailleurs plus une loi de «transition électrique» que de transition énergétique. En quoi la privatisation des barrages hydrauliques (1^{er} énergie renouvelable) va contribuer à diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre(GES), mais va par contre détruire la solidarité entre régions, augmenter les factures et, in fine ,faire la peau au service public national, quand la pauvreté énergétique s'accroît en France, touchant 11Millions de nos concitoyens. Vouloir diminuer par deux la consommation d'énergie alors que la France a une démographie en augmentation et un besoin impérieux de se réindustrialiser (justement pour diminuer les émissions de GES au plan mondial) est un objectif louable mais peu sérieux et d'affichage, d'autant que pour le 1^{er} secteur consommateur d'énergie, le logement, les décisions prises se heurtent à l'absence des moyens financiers nécessaires (10à15 Milliards d'€ par an pour l'isolation des habitats).Concernant les transports (2^{ème} secteur consommateur d'énergie et 1^{er} secteur émetteur de GES), la question est traitée superficiellement et abordée surtout sous l'angle du véhicule électrique. Il est vrai que les transports sont le noyau dur du Capitalisme Mondial, moteur du dumping social, des délocalisations... Un système sous contrôle des marchés et du patronat mondial bien éloigné des enjeux environnementaux, de l'avenir de la planète, des besoins des peuples et des conditions sociales des salariés. La loi Macron contribue de cette démarche, en s'attaquant au socle social du travail, ou encore en instaurant la libéralisation de l'autocar, complètement à contre courant d'un report de la route vers le rail, à l'image de ce qui se produit pour le transport des marchandises. La réforme du système ferroviaire, non

financée, éclatant la SNCF en 3 entreprises s'inscrit dans cette stratégie politique tout comme le rapport Duron sur l'avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) démontrant ainsi que sur les enjeux environnementaux, nous sommes surtout dans l'affichage ! Pourtant l'OMS et l'OCDE estiment à 1400 Milliards d'€ ce que coûtent chaque année aux économies européennes les 663 000 décès prématurés et pathologies engendrées par la pollution de l'air, et en France ce coût s'élève à plus de 53 Milliards et représente 2,3% du PIB en 2010, les transports étant pointés comme fort émetteur de particules fines et d'oxyde d'azote. Démonstration est faite que le recherche permanente de profits pollue le débat nécessaire pour l'avenir social, économique, industriel et environnemental et donc de l'emploi en France. Si nous ne sortons pas de cette pensée dominante dont les maîtres mots sont ; compétitivité, concurrence, dumping social, coût du travail... il n'y a pas d'avenir pour un véritable report modal de la route vers des modes plus vertueux , passant par la complémentarité, la multimodalité, la maîtrise et les services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux .Notre volonté est de s'emparer de la tenue de la COP 21 à Paris pour en faire un axe revendicatif majeur avec les salariés, à partir de l'entreprise. Nous sommes les seuls à faire le lien entre la reconquête industrielle, l'énergie et les transports si nous voulons vraiment nous attaquer au réchauffement climatique, à l'avenir de la planète. La CGT va être à l'offensive, visible, lisible avec la volonté de ne pas rester dans une démarche « institutionnelle » autour « d'initié-e-s » . Nous allons créer les conditions d'initiatives dans les territoires, en proximité en lien avec nos structures interprofessionnelles permettant des convergences entre salariés des transports et infrastructures –de l'industrie et de l'énergie –suivant les bassins d'emplois et avec les salariés des Port et Docks sur les zones portuaires avec la perspective d'une initiative nationale avant la COP21.

FRET, TET, Autoroutes ferroviaires...

Pourquoi veut-on la peau du service public SNCF ?



Difficile période pour le transport ferroviaire attaqué de toutes parts, privé de financement, menacé de concurrence intramodale par les paquets ferroviaires européens successifs et intermodale par la loi Macron et les autocars longue distance tout en étant mis à mal en interne par les stratégies de recherche de productivité menées par la direction de la SNCF.

Ainsi, le diagnostic établi par la commission DURON fait état de causes réelles des difficultés de l'offre des trains Intercités : offre délaissée depuis des décennies, matériel ancien, manque d'investissement, mauvais état du réseau ferré. La CGT partage d'autant ce constat qu'elle n'a cessé de revendiquer des moyens pour développer et moderniser cette offre alors que la politique du tout TGV dominait.

Depuis plusieurs années, la CGT, ses syndicats et structures locales inter-professionnelles sont à l'initiative de mobilisations conjointes avec les usagers et les élus pour développer et moderniser ces trains, ces gares et ce réseau. Pour la CGT, ces trains sont d'intérêt national pour l'aménagement du territoire.

Mais plutôt que de proposer une ambition nouvelle pour le service public, la commission Duron propose des coupes claires dans l'offre TET en supprimant de nombreuses lignes ou tronçons de ligne et dessertes. Des transferts massifs du train vers la route sont envisagés, profitant très opportunément des dispositions de la loi Macron visant la libéralisation des autocars. Ainsi, il est proposé d'abandonner des lignes TET, d'en réduire la fréquence pour d'autres ou de transférer aux régions. Pour les trains de nuit, c'est vers une suppression pure et simple à terme qui est envisagée.

Le rapport de la commission s'appuie sur le déficit de l'offre TET (environ 330 M€) pour justifier cette casse. Mais à aucun moment, elle ne soulève le manque de financement du système ferroviaire et le poids de la dette qu'il supporte (44 Milliards d'€) à la place l'Etat. Alors que le financement de l'ensemble des modes de transport par les administrations publiques est de 49 Milliards €/an, principalement en faveur de la route, personne ne pose la question du déficit du mode routier ! Rappelons que lorsque l'on intègre tous les coûts (accidents, pollution, congestion du réseau) le train est, de loin, le mode de transport le plus rentable pour la société.

La commission évoque les nécessaires investissements sur le réseau ou encore le matériel roulant, mais sans dire comment tout cela doit être financé et par qui. Sur ce point des financements, elle en reste aux errements actuels qui ne donnent aucunement satisfaction et ne permettent pas la nécessaire modernisation de cette offre ferroviaire. La commission enjoint par contre la SNCF à réaliser des gains de productivité sur le dos des cheminots, de leurs emplois, de leurs conditions de travail et de leurs rémunérations, même si cela joue à la marge. Finalement, la vraie justification de ce rapport semble moins résider dans son objet officiel que dans sa dernière partie : précipiter l'ouverture à la concurrence

des services ferroviaires de voyageurs.

Ainsi, la commission souhaite ne pas attendre l'entrée en vigueur du 4ème paquet ferroviaire européen, qui porte une ouverture éventuelle à la concurrence à l'horizon 2019 ou 2022, mais qui est toujours âprement discuté et loin d'être adopté. Le rapport préconise ni plus ni moins qu'une ouverture, dès que possible, aux opérateurs privés sans attendre cette adoption.

A quelques mois de la tenue de la COP 21 à Paris, ce rapport est aussi un mauvais signal envoyé concernant les enjeux du développement durable. Le gouvernement, commanditaire de ce rapport, ne doit pas mettre en œuvre ces préconisations mortifères pour le service public et l'entreprise publique déjà affaiblie par la réforme votée l'an dernier.

Cette vision dogmatique ultra libérale devrait pourtant se heurter à la réalité de ce que la concurrence appliquée aux chemins de fer produit. L'exemple du Fret ferroviaire est là pour nous le rappeler. En tout état de cause, la concurrence n'apporte pas de réponses aux causes des difficultés de l'offre TET telles qu'identifiées par la commission elle-même.



Dans un contexte de décisions durablement défavorables au fret ferroviaire, le Gouvernement et la Direction de la SNCF présentaient le développement des autoroutes ferroviaires « comme la solution française au report modal » pendant qu'on tuait le wagon isolé. L'abandon du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est le reflet de cette politique d'abandon, surtout qu'il ne s'accompagne d'aucune nouvelle annonce de projet alternatif pour développer le FRET SNCF. L'objectif visé de construire

un réseau interconnecté d'autoroutes ferroviaires pour contribuer à la relance du fret ferroviaire peut sembler louable, mais elles ne peuvent constituer, à elles seules, une solution de report modal. En outre, il est difficile d'en établir l'équilibre économique. Les autoroutes ferroviaires ne pourraient au grand maximum capter, que 7 % du trafic routier dans la configuration actuelle, pour un coût supérieur de 40 % par rapport au transport combiné.

Elles sont surtout intéressantes sur de très longue distance ou pour le franchissement d'obstacles naturels. Elles concernent donc plutôt le trafic de transit et ont peu d'effet sur l'économie nationale et locale. Pour autant, c'est un des éléments d'une politique de report modal qui peut être pleinement efficace à condition de s'inscrire dans une politique publique de développement du fret ferroviaire dans un cadre public.

Il est donc nécessaire que leur développement ne soit pas réalisé au détriment des autres activités du fret et que le fret ferroviaire classique soit redéveloppé. La CGT estime que le domaine de pertinence du fret ferroviaire ne peut se limiter en France à du trafic de transit lourd. Il s'agit, d'un enjeu pour l'économie nationale, sa survie dans les territoires et son développement.

Car ne nous y trompons pas, en voulant s'adapter sans cesse et en ne cherchant qu'à répondre à des injonctions financières, politiques et décideurs vont à l'encontre des besoins des territoires et des populations.

Les solutions « Lowcost » qui nous sont présentées par les différents opérateurs de transports ne sont que le fruit de la mise sous pressions des organisations du travail des salariés qui contribuent à les produire. Salaires, conditions de travail, organisation de la production, formation, rien est épargné pas même les finances publiques des territoires qui sont sollicités et eux aussi mis en concurrence. L'aérien « lowcost » s'est construit sur ce modèle, l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire a tué le trafic diffus et le wagon isolé assuré par la SNCF, sacrifié par la course à la rentabilité. Cela a contribué au report modal massif vers la route de plus de 50% du trafic ferroviaire réalisé en 2000, pour ne conserver qu'une part



modale de 9% pour le fret ferroviaire en France.

La mise en œuvre de cars longue distance est présentée par les promoteurs de la loi Macron comme une réponse à un besoin nouveau et un meilleur droit à la mobilité pour les plus démunis ! Ce rôle est pourtant bien celui dévolu au train jusqu'à ce jour à travers l'ensemble du réseau et de la complémentarité de l'offre du service public de la SNCF et y compris les tarifs sociaux associés.

En ne cherchant pas à améliorer l'existant, en ne proposant que l'abandon, le gouvernement ne veut pas poser la question du financement, comme il a refusé de le faire dans le cadre de la réforme du ferroviaire et la loi du 4 août 2014.

Pourtant, de par son maillage, le réseau ferré est à même de répondre aux besoins des populations, mais, il a besoin d'investissements pour garder ses performances et ses fonctionnalités. Dès lors que l'on supprime un train qu'il soit de voyageurs ou de Fret, on remet en cause le financement de la ligne en faisant reporter sur les autres circulations les charges de péages d'accès. De plus en favorisant les transferts sur route, c'est aux collectivités et à la collectivité en général que l'on revoie toutes les charges externes non prises en compte par le mode routier (infrastructures, pollution, dérèglementation sociale). **La CGT fait des propositions concrètes concernant le financement (notamment la mise en place d'une écotaxe poids lourds) que le gouvernement refuse de mettre en œuvre**

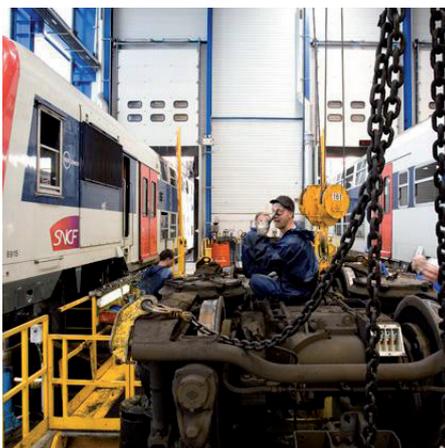
(non sans verser au passage quelques indemnités au concessionnaire) privant ainsi l'AFIFT d'une partie de ses financements.

Dans le même temps l'ouverture programmée, la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA entre Tours et Bordeaux) nous rappelle l'antagonisme existant entre financement privé et service public. Ce partenariat entre un concessionnaire privé (LISEA, filiale d'un groupe du BTP et de banques) qui construit et entretient la ligne pendant 50 ans, et RFF ne profitera qu'aux actionnaires. Car pour ce qui est des voyageurs et des territoires traversés (qui ont aussi participé au financement), il n'est pas sûr qu'ils aient le niveau de service qu'ils sont en droit d'attendre, mais au nom des sommes investies, LISEA aura lui quoi qu'il advienne, un retour sur investissement garanti par l'Etat.

La mise en place d'un médiateur en la personne de Jean Auroux démontre que la situation n'est pas tenable et que les usagers, les élus, les cheminots avec la CGT ont raison de dénoncer la situation et de se mobiliser pour un véritable service public et son financement.

La Fédération CGT des Cheminots est disponible à tout moment pour débattre, à l'appui de ses propositions, de l'avenir des TET. La Fédération CGT des cheminots avec l'UIT, entend alerter les cheminots, les usagers et les citoyens sur ce qui se joue. Elle continuera de les mobiliser largement et les appeler à se faire entendre.

INDUSTRIE FERROVIAIRE : SON AVENIR EST ENTRE NOS MAINS !



Les enjeux industriels sont extrêmement importants pour l'avenir des transports, tout comme la recherche. Rappelons que près de 50% des biens de production dont a besoin le pays sont importés ! Il est urgent de se réapproprier cette production.

La filière ferroviaire annonce des perspectives d'activités très sombres, dans les sites français, avec un chiffre d'affaires en baisse qui passerait de 1,4 milliard d'euros - en 2013 - à 300 millions - en 2018 - et des menaces en termes d'emplois et de compétences, pour l'ensemble de la filière industrielle ferroviaire qui comprend 25 000 emplois directs.

La principale raison de cette situation provient de l'éclatement du groupe d'ALSTOM par la vente de ses activités dans l'énergie à Générale Electrique (GE). Aujourd'hui, ALSTOM Transport se retrouve en difficulté pour maintenir la production, avec une situation financière fragilisée. La stratégie - développée ces dernières années - s'est traduite par l'absence d'investissement dans les capacités de production et d'emploi, en France comme en Europe ; Si la France est le deuxième pays européen pour la construction de matériel ferroviaire, avec des capacités et des compétences de hauts niveaux, aujourd'hui c'est toute la filière industrielle qui est impactée, avec ses emplois parmi les entreprises sous-traitantes et équipementiers.

Conséquences et risques pour la filière

- Plus d'activités sur Belfort, à la fin du programme TGV en cours (et activité locos à 0),
- Aytré, à la fin du TGV, n'a plus que Citadis,
- Crespin a une charge en chute libre, dès fin 2015,
- Idem pour Reischoffen,
- Baisse très forte d'activité dans l'ingénierie matériel roulant.

Chiffrage : 10 000 emplois industriels en risque dans la filière, avec les sous-traitants et équipementiers : plus de 15 000 au total.

Trois préconisations majeures des assises du ferroviaire :

- 1- Retour à «l'Etat stratège»
- 2 - Priorité donnée à la régénération du réseau classique
- 3- Retour à un système ferroviaire intégré.

Les choix politiques et stratégiques ne sont pas porteurs d'une volonté affichée de développer la production en France. Or, la reconquête de la production devient une urgence.

Cela nécessite de développer plutôt des coopérations, avec l'ensemble des entreprises de la filière, au lieu de favoriser une politique de concurrence qui se traduit par des pressions sur les salariés. Mais, également, un partenariat avec les opérateurs publics que sont la SNCF et la RATP, ainsi que les sous-traitants et équipementiers. Il faut relancer la recherche et la production de nouveaux matériels remorqués pour remplacer les corails, les voitures couchettes, les trains de pèlerins...

La CGT considère qu'il est plus qu'urgent de donner un coup d'arrêt à ce processus de désindustrialisation de la France.

La concurrence, les choix patronaux et les politiques menées visent à aller

vers du transport en car low-cost et, concrétisées par la loi Macron avec la «libéralisation des autocars» au détriment du développement du train, font que les commandes de matériels roulant ferroviaire sont en chute libre à horizon 2018.

L'industrie et la maintenance ferroviaires ont déjà souffert de 10 années de désengagement de l'Etat, remettant l'avenir du ferroviaire aux intérêts privés, incompatibles avec les promesses écologiques, d'égalité et d'aménagement du territoire. Les politiques d'externalisations, de délocalisations, de précarisation des salariés ont entraîné une baisse de la maîtrise française dans ce domaine. La mise en compétition en opposition des constructeurs et des mainteneurs ne donnera rien.

La CGT a toujours traité à la hauteur de l'enjeu, et de manière offensive, la question de la politique industrielle, à travers les filières (y compris celle du ferroviaire) sur les bases suivantes :

- Pas de politique industrielle sans reconquête des capacités de production en France,
- Pas d'industrie sans service public et pas de service public sans industrie,
- Des projets innovants et performants, créateurs d'emplois dans le cadre d'un aménagement du territoire répondant aux besoins de la population (et non du capital), cela accompagné d'infrastructures adaptées en cohérence avec les projets.

Le ferroviaire a de l'avenir, dans le cadre d'une multi modalité et complémentarité des modes. C'est tout le sens que la CGT a fait valoir et continuera à porter avec les salarié-e-s de l'industrie du ferroviaire, en convergence avec ceux du secteur du transport.

Coopérer, travailler ensemble plutôt que de s'opposer dans une concurrence inutile et improductive.

SALE TEMPS POUR LE TRANSPORT ROUTIER !

Après l'échec des négociations salariales, malgré une belle mobilisation, qui laisse le secteur avec des minimas conventionnels en-dessous du SMIC, le secteur du transport routier de marchandises fait la une de l'actualité par la faillite programmée de Mory Global et le rachat par XPO, groupe américain, de Norbert Dentressangle, l'un des deux plus grands groupes français avec Géodis.

Sur le premier dossier, il n'y a malheureusement pas de surprise ni de miracle. La CGT l'avait dénoncé, l'actionnaire l'a fait. Plus de 2000 personnes supplémentaires restent sur le carreau. La CGT s'est attachée, non sans avoir dénoncé et combattu cette liquidation judiciaire et mis chacun devant ses responsabilités, y compris l'état, à arracher le meilleur contenu possible au plan social découlant de la décision du tribunal de commerce.

Alors que rien n'était gagné d'avance (il aura fallu plusieurs réunions et la mobilisation des salariés), la CGT a obtenu un traitement social équivalent à ceux qui avaient été licenciés il y a un an.

Bien évidemment nous allons continuer à œuvrer pour que chaque salarié se voit proposer une solution en terme d'emploi, car le combat essentiel est bien là. Si l'entreprise disparaît, l'activité, elle, va forcément perdurer. Il est donc scandaleux qu'il n'y ait pas d'obligation faite aux entreprises qui vont reprendre ces marchés de reprendre le personnel.

Nous voyons bien là la faiblesse politique de ce gouvernement qui n'ose pas affronter le patronat malgré les



milliards d'aides publiques. La CGT va continuer à porter la sécurisation de l'emploi à travers la sécurité sociale professionnelle et le nouveau statut du travail salarié. Il est urgent que dans la convention collective du transport routier un dispositif de reprise du personnel voit le jour, surtout que les premiers chiffres sur les salariés Mory Global licenciés en 2014 nous font craindre le pire. En effet, à ce jour encore plus de 70 % des 2800 salariés licenciés n'ont pas retrouvé d'emploi.

Concernant le rachat de Norbert Dentressangle, il est évident que la CGT ne regrettera pas le départ de l'actionnaire actuel qui a été à la pointe du développement du dumping social à l'échelle européenne.

Pour autant, il s'agit là aussi d'une claque pour le gouvernement qui met en avant l'avenir de l'industrie française.

Comment un groupe américain, beaucoup plus petit que le groupe français, peut-il s'emparer aussi facilement, avec un « secret » bien gardé, d'une entreprise française importante à l'échelle européenne, sans aucune réaction politique, alors même que de l'aveu du gouvernement la stratégie d'XPO n'est pas très claire ?

Au-delà du discours du maintien de l'emploi sur 18 mois (qui ne vaut rien comme nous le savons bien puisque 18 mois c'est le temps de mener à bien un plan social ! la CGT réclame au moins 3 ans) et des jolis mots pour tenter de démontrer que le nouvel actionnaire a beaucoup d'ambition, les salariés ne peuvent qu'être inquiets pour leur devenir.

Face à un gouvernement sans ambition pour le secteur, laissé aux appétits financiers, et à la concurrence acharnée avec les autres modes de transports de marchandises, la CGT sera particulièrement attentive au projet industriel et au respect des éventuels engagements. Nous continuerons à créer les conditions de l'information et, le cas échéant, de la mobilisation des salariés du groupe.

Le rachat global implique qu'une impulsion européenne soit donnée, la CGT a interpellé l'ETF (Fédération Européenne des Transports à laquelle la CGT est affiliée) en ce sens.

Si nous voulons préserver l'emploi et élever les conditions de travail des salariés du transport routier, il faut sortir de cette logique de dumping social et de concurrence et gagner une politique des transports, basée sur la complémentarité et la multimodalité.

RÉGÉNÉRER ET DÉVELOPPER LES VOIES NAVIGABLES

Un transport fluvial pour la reconquête industrielle et du développement économique des territoires répondant aux besoins sociaux et environnementaux

En ouverture de la 3^e conférence Environnementale de fin novembre 2014, le Président de la République a rappelé la priorité de la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les transports sont des leviers pour permettre la transition écologique, les transports étant les premiers émetteurs de GES. C'est ce que la CGT a porté lors du Grenelle de l'Environnement en 2009, c'est également ce que nous avons continué à exprimer dans les conférences environnementales et, notamment, dans celle de fin 2014 à la table ronde Transports. Dans ce contexte, l'enjeu prioritaire du report modal vers des modes plus vertueux et économes (rail-fluvial) suppose la complémentarité entre les différents modes de transports marchandises.

Mais les objectifs de ce report modal vers le fluvial n'ont pas été atteints malgré la loi de création de l'établissement public VNF au 1^{er} janvier 2013.

La CGT préconise une accélération des investissements de l'Etat, propriétaire du domaine public fluvial, dans les régions traversées en faveur des voies navigables et des équipements portuaires. Des mesures urgentes de mise en sécurité des ouvrages (barrages et écluses..) et de régénération des voies navigables pour assurer des niveaux de services d'exploitation à la hauteur des besoins des transports de marchandises, des croisières et du tourisme fluvial.

Elles sont une garantie de continuité du maillage du réseau fluvial, quel que soit son gabarit, allant du réseau principal du grand gabarit (plus de 650 t pour le transport de fret fluvial notamment les conteneurs) au réseau secondaire le gabarit «Freycinet» pour l'acheminement des marchandises (céréales, agro alimentaires..., des matériaux de construction et de déchets au cœur des territoires et des agglomérations.

Les régions voient leurs compétences élargies en matière de mobilité. Les Conseils Régionaux doivent décider de mener une politique proactive en matière d'aménagement et de développement économique de leur territoire. La signature des contrats de plan Etat /régions peut traduire des engagements financiers à la faveur des investissements sur le réseau notamment des plateformes multimodales et de logistiques transport.

La CGT revendique la mise en place de véritables projets de développement de la voie d'eau, régénération et modernisation, et la maîtrise publique de l'organisation et contrôle du transport fluvial -complémentaire aux autres modes- pour permettre le report modal des marchandises transportées par la route. Le transport fluvial doit être déclaré d'intérêt général et bénéficier de soutien public pour répondre aux enjeux de mobilité des marchandises comme des personnes (navettes fluviales...).

L'ensemble des questions auxquelles sont confrontés -aujourd'hui- les décideurs pour leur choix de transports alternatifs à la route sont pointées et analysées dans les «cénacles gouvernementaux» mais les propositions concrètes tardent, aujourd'hui, à voir le jour du fait d'une politique nationale et européenne de libéralisation des transports qui ne sort pas de la pensée dominante dont les maîtres mots sont compétitivité, concurrence, et dumping social.

Par ailleurs, dans le cadre de la discussion du projet stratégique de VNF pour 2015-2020, la CGT a fait le choix de lancer une consultation des salariés de VNF, élargie aux usagers de la voie d'eau ainsi qu'auprès des parlementaires et élus des collectivités locales concernées, afin d'influer sur les décisions prioritaires et urgentes de promotion de la voie d'eau et du transport fluvial : avec l'objectif, à la fois, d'une

cohérence avec le développement de l'activité économique des territoires et les relocalisations industrielles et de création d'emplois des services publics pour répondre aux besoins des salariés et usagers de la voie d'eau.

Pour la CGT, il est nécessaire de réorienter le système de transport vers le transport multimodal dont le transport fluvial reste, depuis trop longtemps, à une part modale trop faible du transport des marchandises (environ 2,4% du trafic national). C'est, dans une conception de réseaux complémentaires où nous avons besoin de tous les modes (multimodalité = routiers, ferrés, maritimes/portuaires, fluvial), que se trouve le levier du report modal pour agir vers la transition énergétique avec l'objectif de la réduction des GES et de l'efficacité énergétique. La France qui va accueillir la 21^{ème} conférence sur le climat (COP21), en décembre 2015, ne répond pas à ces enjeux à travers la loi de transition énergétique pour la croissance verte (voir communiqué de la CGT).

Quelques repères sur les voies navigables



Réseau de voies navigables : 6 700 km fleuves, rivières et canaux en gestion par VNF : 4100 km de voies navigables du réseau principal pour assurer le trafic de marchandises dont 2000 km de grand gabarit (de 1000 tonnes à plus

de 3000 tonnes) et 2100 km de réseau à petit gabarit Freycinet à tonnages inférieurs ; 2600 km du réseau secondaire pour la navigation touristique.

Service public de la voie d'eau : création de l'Établissement Public Administratif VNF, le 1^{er} janvier 2013 ; 4700 personnes sont chargées des missions de service public : exploiter, entretenir, maintenir, promouvoir le transport fluvial et gérer l'hydraulique et le patrimoine du domaine public fluvial ; environ 553 millions d'€ de budget dont 255 millions € pour charge de service public (masse salariale de VNF) ;

2400 logements de service dont 42% liés aux nécessité absolue de service.

Entreprises du transport fluvial : 1100 entreprises ; 20% pour le transport fluvial de passagers (2000 salariés) et 80% pour le fret fluvial (1100 salariés) ; batellerie française majoritairement artisanale

Le transport fluvial de marchandises : 7,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2013 et en légère baisse ces deux dernières années (2,4% de part modale). Depuis 2000, le pavillon français est en hausse (+1,1 %), il représente 66,6% du transport fluvial total en 2013. Le fret fluvial est peu développé en France.

Pourtant, particulièrement adapté au transport de matériaux lourds, il occupe une place secondaire au niveau des transports intérieurs, mais bien placé par contre pour les échanges dans les différents bassins (Seine, Rhin, Nord, Moselle et Rhône Saône) dans les régions traversées. Les principales marchandises transportées sont les matériaux de construction, déchets et les produits agro alimentaires (55% du total) ; le fret fluvial a de sérieux atouts pour le transport de produits manufacturés, principalement d'acheminement de conteneurs de/vers les ports maritimes, qui est en forte progression ces dernières années.

EVOLUTION DES TRAFICS PAR BASSIN DE NAVIGATION (source VNF)

	Millions de tonnes	Variation 2014/2013	Millions de t-km	Variation 2014/2013
Nord – Pas-de-Calais	9,0	-0,5%	915,3	5,1%
Seine - Oise	21,5	-3,1%	4 047,6	-4,0%
Moselle	8,2	-11,6%	581,5	-9,1%
Rhône - Saône	5,6	-2,2%	1 291,7	-1,0%
Rhin hors transit rhénan	13,2	3,5%	1 136,3	3,3%

Nous avons besoin d'agir : le transport fluvial doit s'inscrire dans la logique écologique

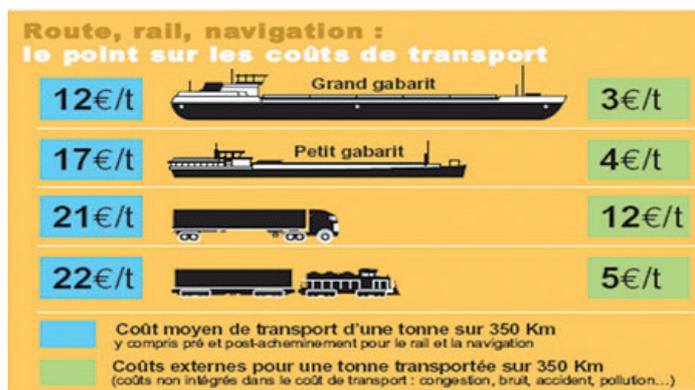
Les transports sont de véritables leviers pour agir et lutter contre le changement climatique et répondre aux défis de la consommation énergétique de produits pétroliers et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur économique. Alors que les transports sont le 2^{ème} secteur consommateur d'énergie et le 1^{er} émetteur de GES, le transport fluvial est à nouveau en baisse. Il subit la loi du marché en concurrence principalement avec la route, toujours moins chère à cause du dumping social conduisant à la précarisation de l'emploi des marinières.

• **La CGT revendique une tarification du transport au juste coût par la prise en compte des coûts externes (usage de la route, congestion, pollution...)** qui sont totalement payés par la collectivité et l'impôt. C'est la question de fond rarement posée mais qui détermine les conditions pour sortir de la concurrence entre les modes de transport et pour faire du transport routier de marchandises l'indispensable complément des autres modes et de le repositionner à sa juste place pour mettre fin à la « cannibalisation » du routier.

• **Pourtant avec 1 kilo-équivalent pétrole consommé, on peut transporter 1 tonne de marchandises¹ :**

- Sur 50 km par camion sur autoroute (y compris voyage à vide)
- Sur 130 km par train complet
- Sur 175 km par le fluvial Grand Rhénan (y compris voyage à vide) : de 1500 à 3000 t (= 120 camions)
- Sur 275 km par convoi fluvial poussé (y compris voyage à vide) : de 4 400 t (= 180 camions)

- Pourtant les chiffres sont éclairants pour l'efficacité et la sobriété énergétique (source : VNF) :



C'est pourquoi, la CGT revendique une fiscalité environnementale du transport qui doit s'inscrire dans la cadre d'une réforme globale de la fiscalité sur les transports, au lieu de mesures partielles pour éviter d'aller à leur abandon, à peine décidées, comme cela a été le cas pour l'abandon de l'éco-taxe Poids lourds en 2014.

- La gestion par VNF doit permettre au transport fluvial de conjuguer ces atouts sur les territoires en France et sur le continent européen : sécurité et fiabilité, un transport de marchandises efficace et peu dépensier en énergie non renouvelable, et à l'origine d'économies directes et indirectes sur les coûts externes (pollutions, nuisances et coût sociaux) pour la société en général, générés par le transport routier.

Nous avons besoin de projets de transport fluvial au service de l'industrie, de l'activité économique et de l'emploi dans les territoires et du tourisme.

Pour la CGT, il n'y a pas de fatalité à la désindustrialisation. C'est un choix politique qui nécessite des investissements dans les infrastructures multimodales dans la durée, nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires. Cela impose une autre façon de travailler, de produire et de transporter les marchandises. La relocalisation des productions doit se faire dans un concept d'économie circulaire favorisant les circuits courts des marchandises et l'économie des matières premières et leur recyclage.

- Le développement de l'économie locale et des services publics, doivent être conçus en cohérence et en complémentarité entre les territoires et non pour la seule compétitivité entre les territoires que préconisent les politiques libérales. Les transports ne doivent pas être facteurs facilitant-notamment par leur sous-tarifification- les délocalisations industrielles et des productions comme c'est le cas depuis plusieurs années. On a besoin de tous les modes pour les rendre complémentaires. Il faut favoriser leur connexion et maillage en développant des plates-formes logis-

tiques multimodales dans la cadre d'une politique d'aménagement des territoires en cohérence avec une politique industrielle. **Cela suppose une implantation et relocalisation des activités industrielles** dans les territoires traversés au plus près des lieux de consommation et d'exploitation des activités, et d'avoir des infrastructures fiables et performantes. **Cela passe par une régénération et modernisation** des infrastructures des voies navigables qui sont prioritaires au risque d'entraver pour longtemps un véritable report modal de la route vers les transports alternatifs, voire l'empêchant définitivement sur certains réseaux !

- **Les voies navigables du réseau secondaire sont mal entretenues** et n'offrent plus les garanties de sécurité. Les politiques d'austérité menées depuis plusieurs années sont responsables de l'insuffisance de financement public et de maîtrise publique de la voie d'eau qui court à son abandon pour bon nombre de canaux promis à la fermeture de la navigation. La mise à niveau de sécurité des ouvrages notamment la reconstruc-

tion de plus de 50 barrages manuels sur l'Aisne et la Meuse, montre à l'évidence qu'il faut faire des choix d'investissement de modernisation pour sortir les agents d'exploitation des conditions de travail pénibles et dangereuses. **Mais les choix du financement à travers les PPP que la CGT a contesté nourrissent le processus de privatisation avec les impacts désastreux sur les missions d'exploitation elles mêmes privatisées au détriment des emplois publics.**

Le transport fluvial y compris par le petit gabarit, c'est possible pour alimenter les travaux du Grand Paris !

Le réseau de la Bourgogne vers la Seine, c'est un itinéraire de 260 km avec un franchissement de 66 écluses. Il s'agit mettre en place un trafic fluvial par bateaux allant de «Cours les Barres», à proximité de Nevers sur le canal latéral à la Loire. Ils traverseront le Briare, le canal du Loing, pour ensuite naviguer sur la Seine par Monttereau, Melun, Joinville et arriver à Suresnes.

La CGT rappelle son attachement à un réseau de voies navigables cohérent sur l'ensemble du territoire, avec un maillage interbassins en matière de gestion hydraulique, et cela que l'on soit sur un grand ou un petit gabarit, c'est un choix de société.

Pour preuve, la CGT s'inscrit dans l'initiative de la Direction VNF qui prévoit le lancement d'une expérimentation de transport de granulats en 2015- au niveau de son réseau Centre Bourgogne. 100 000 tonnes sont prévues pour 2015. Si le projet aboutit, c'est un contrat de 30 ans qui est annoncé avec 3 chargements/jour à chaque extrémité qui représenteront 300 000 T/an dès 2017, soit 6 à 8 bateaux en rotation -chargés à 240 tonnes utiles- pour alimenter les travaux du grand Paris.

L'exploitant de la carrière est la société Agrégat du Centre (Société de production d'acheminement de matériaux), située à Givry (58). La société ayant l'habilitation de recevoir des déchets inertes, le but est -bien évidemment- de transporter des marchandises dans les deux sens : l'aller avec du sable et le retour avec des déchets inertes.

Des travaux de dragage et d'aménagement de quai ont été effectués, ainsi que la finalisation du système alimentaire. Les écluses du canal du Loing ont été automatisées et une extension est prévue sur le Briare.

En matière économique, le coût est inférieur à celui de la route.

D'autres entreprises réfléchissent à des projets de transport sur le petit gabarit, comme EDF pour l'acheminement de transformateurs, des transports d'engrais, de bois sur la Saône/ méditerranée... Il y a aussi une étude de fabrication de bateaux pour le gabarit Freycinet (100 unités à 300 000€ l'embarcation).

Le problème actuel est la disponibilité de cales pour réparer et entretenir les bateaux. Bon nombre d'entre elles, sur le gabarit Freycinet, ont été abandonnées. Il faut savoir que, il y a une quarantaine d'années, l'État proposait une prime de déchirage aux propriétaires pour détruire la flotte «Freycinet», qui -selon lui- n'avait plus lieu d'exister !

La CGT entend porter et défendre ce projet de transports granulats, tant au niveau des collectivités qu'au niveau des parlementaires.

Ce projet est un exemple de réussite de l'aménagement du territoire, plus économe et moins polluant que le mode routier, qui reste le mode le plus subventionné à cause des coûts externes qu'il engendre et qui sont totalement pris en charge par la collectivité (entretien des couches de roulement des routes, nuisances et coût environnementaux et sociaux).

C'est bien une alternative au tout routier, telle que la CGT le préconise dans son concept de transport multimodal et de complémentarité des modes. Il faut également faire cohabiter le fret et le tourisme. Les deux ne sont pas opposables, ils doivent être complémentaires.

Pour la CGT, la priorité c'est la mise à niveau des infrastructures et leur modernisation pour fiabiliser le réseau de voies navigables et porter ces projets de transport comme l'intervention du service public de la voie d'eau pour garantir le niveau de service aux donneurs d'ordre et transporteurs.

Pour que ce projet aboutisse, il est nécessaire d'avoir des moyens supplémentaires, tant en effectifs d'exploitation qu'en budget d'investissements soumis -depuis plusieurs années- à la politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques. Sans un renforcement du service public de la voie d'eau de son ingénierie publique de travaux et de sécurité, de la maintenance spécialisée, ce projet peut sombrer par une voie d'eau !

La CGT sur le pont ! : La CGT propose le projet de plateforme multimodale de LAUDUN- L'ARDOISE pour développer notamment le transport de conteneurs.

Le canal du Rhône à Sète est un atout considérable pour le transport fluvial dans la région Languedoc Roussillon. Il représente un enjeu majeur pour le développement des transports alternatifs de marchandises. Long de 63 km entre Sète et l'écluse de Saint-Gilles

dans le Gard, il relie la méditerranée au bassin Rhône-Saône par le port de Sète, et, avec le Rhône, il s'étend sur 600 km de zone de chalandises. Un vaste programme de travaux de modernisation est réalisé par la région pour permettre notamment de développer le transport de conteneurs. Cette infrastructure constitue une base forte d'une politique de report modal ambitieuse de la route vers le transport fluvial dans la région ainsi que ferroviaire pour juguler l'augmentation des flux engendrés par la route dans ce corridor d'urbanisation croissante et contribuer efficacement à la diminution des externalités négatives (pollution, dégradation, congestion et insécurité routière ...)



Dans le cadre de l'industrialisation, la création d'emploi et le respect de l'environnement, la CGT propose la création du port fluvial régional de Laudun-l'Ardoise sur le Rhône.

Notre démarche a consisté à rassembler autour de l'Union Départementale du Gard, l'Union Locale de Laudun, l'Union Interfédérale des Transports CGT, et nos syndicats du secteur, dont le syndicat CGT de la Direction Territoriale Rhône Saône (DTRS).

Ensemble nous avons su construire un projet. La CGT est intervenue auprès de tous les acteurs de ce dossier, pour faire avancer ses propositions en faveur du développement de l'emploi, des productions industrielles et des modes de transport.

Nous sommes partis d'un constat : ce port est au carrefour d'axes majeurs, «Vallée du Rhône et Arc Languedocien», il doit s'inscrire urgemment dans une stratégie régionale de développement des ports «Sud de France» Il doit être le maillon incontournable du corridor multimodal européen : Amsterdam / Marseille/Barcelone/Méditerranée.

Le projet fédère plusieurs objectifs :

- Connexion, par le canal du Rhône à Sète sur lequel des travaux importants de mise aux normes de grand gabarit sont en cours, au port de Sète,
- Liaison avec le Rhône et le nord de l'Europe,
- Ouverture des entreprises du Gard et de la Lozère sur la méditerranée et le nord de la France,
- Jonction avec le port de Fos/Marseille, équipé pour les conteneurs,

Le Languedoc-Roussillon est peu industrialisé, mais ce secteur représente encore plus de 300 000 emplois directs et induits pour un poids économique de 11% du PIB régional. Cette activité est concentrée dans le Gard et, plus particulièrement, dans les territoires Alésien et Rhodanien.

Pérenniser, développer et créer de nombreux emplois directs et induits, dans une période où l'emploi industriel est menacé ; c'est primordial !

Outre la situation géographique privilégiée, le Gard Rhodanien a un savoir-faire industriel important. La population et les institutions l'intègrent depuis longtemps dans leur quotidien pour l'aménagement du territoire. Les transports et l'énergie sont les clefs pour une relance d'activité crédible et durable.

Fluvial-rail-route-énergie : les infrastructures sur le Gard Rhodanien sont

quasi-complètes et en lien avec le port de l'Ardoise. La complémentarité multimodale est un atout pour développer ce projet générateur d'activité et d'emploi pour notre région

La CGT propose d'agir pour un développement industriel et humain durable, c'est un choix de société : industrialisation, emploi et environnement sont des urgences.

- Développer la stratégie portuaire dans le cadre de la complémentarité du réseau des ports Sud de France.
- Activer une politique multimodale en préconisant les modes les moins nuisants : le développement durable est un enjeu important que nous devons intégrer dans la réindustrialisation en France.
- Structurer avec les professions concernées (notamment portuaire, chantiers navals, industries ...et les gens de mer) la filière déconstruction et de dépollution des navires en fin de vie ainsi que la maintenance des bateaux.
- Créer une synergie territoriale autour de la formation professionnelle, du maintien des compétences et de la transmission des savoirs.
- Moderniser et reconquérir des services publics pour accompagner l'évolution de ce territoire dans le cadre d'un aménagement équilibré.

Ce projet a pris la forme d'un document que la CGT a présenté à la population, et aux décideurs politiques, les syndicats ont porté le débat dans leurs entreprises avec les salariés et leur direction. Aujourd'hui, le Président de Région évoque, comme enjeu majeur économique, la plate-forme multimodale et le port de Laudun.

Le bassin lorrain : l'alternative du fret fluvial en Lorraine au mode routier

À travers le projet routier de l'A31bis, soumis au débat public auquel ont participé les organisations de la CGT du Comité Régional (professions du champ transport et territoire), ce sont des sommes importantes qui devront être dépensées afin d'augmenter la capacité du mode routier sur le sillon lorrain.. Pourtant, ce mode de transport provoque bien des nuisances : pollution de l'air, pollution sonore et congestion notamment. Avec une moyenne de 8 à 12 000 PL par jour et un trafic davantage orienté vers le transit (55% en moyenne, plus de 70% sur certaines sections vers la frontière du Luxembourg) ils représentent pour beaucoup les plus grands contributeurs à ces nuisances.



DR : Canal de la Moselle

Pour la CGT, ce postulat du tout routier doit être remis en cause tant sur l'utilité des projets que sur le bilan socio-économique, c'est ce que nos organisations ont entamé comme travail de réflexion et de mobilisation, en portant la nécessité de replacer ce projet dans une approche multimodale et de complémentarité des modes (ce qui permet de ne pas diaboliser le mode routier), avec l'objectif d'une maîtrise publique des infrastructures et de leurs financements.

Or, en région Lorraine, les alternatives à la route existent de manière forte, avec un réseau ferroviaire développé et un axe fluvial -la Moselle- permettant un trafic fret sur le sillon lorrain. Ainsi, la solution d'une politique de report modal doit être poussée aujourd'hui, ainsi que des investissements en ce sens pour permettre de désengorger l'axe routier -aujourd'hui saturé- tout en assurant le remplissage de ces modes alternatifs.

La CGT affirme que l'analyse des perspectives de report modal dans le sillon lorrain permet de répondre aux questions essentielles de freiner, voire inverser la hausse de trafic des poids lourds -actuellement observée- et de faire des choix en terme d'infrastructures alternatives à la route, ferroviaire et fluviale.

La Moselle canalisée est une voie d'eau de grand gabarit, pouvant accueillir autour de 20 millions de tonnes par an de Nancy à la frontière. Ensuite, l'arrivée au port même de Nancy-Frouard est à gabarit réduit et la capacité est seulement de 10 millions de tonnes par an. Pour autant, alors que le nord de la Moselle française reçoit autour de 10 millions de tonnes par an, le port de Frouard ne traite qu'entre 1 million et 3 millions de tonnes par an (et connaît actuellement un chantier d'augmentation du gabarit visant à augmenter cette capacité). Il y a donc une réserve de capacité importante pour la voie fluviale mosellane.

Les scénarios de trafic de fret sur le sillon Lorrain en 2030 ont été étudiés² et montrent la capacité des modes de transport non-routiers en Lorraine. Par ailleurs, l'infrastructure portuaire sur la Moselle est relativement éclatée, constituée de nombreux ports ou appontements permettant une desserte terminale rapprochée. Les trafics sont ainsi dilués parmi les 4 ports publics et 19 ports privés de la région. Trois ports publics, parmi les plus grands ports fluviaux français (Thionville-Illange, Nouveau Port Metz et Frouard), se partagent un tiers des chargements et déchargements lorrains, cependant une quinzaine de ports réalise plus de 100 000 tonnes par an. **Tous ces ports peuvent accueillir des trafics conventionnels supérieurs aux trafics actuels**

mais la véritable question qui se pose concerne le transport de conteneurs.

Constituant déjà plus de 20 % du trafic de marchandises échangé par la Lorraine, le transport de conteneur représente aussi un fort marché potentiel en liaison avec les ports de la Mer du Nord. Il s'agit donc d'un véritable enjeu pour le transport fluvial lorrain. Si les ports locaux ne sont pas réellement équipés pour traiter ce type de marchandises (les trois plus grands ports ne manutentionnent aucun conteneur en 2012), l'Etat et les décideurs locaux se sont -d'ors et déjà- saisis de cette problématique en élaborant, depuis plusieurs années, un projet de plate-forme multimodale multi-site. S'étendant sur les trois ports publics de Thionville-Illange, Nouveau Port Metz et Frouard (c'est-à-dire les trois plus grands ports lorrains), cette plate-forme devrait être complètement aménagée d'ici 2030 et devrait -à terme- pouvoir traiter jusqu'à 100 000 équivalent-vingt-pied (EVP, unité de conteneurs, environ 1,8 poids lourds) par an.

Pour conclure, il est tout à fait envisageable, dans la situation actuelle, de voir le trafic fluvial doubler tant que cela ne pose pas de difficulté majeure. Le trafic de conteneurs qui constitue un enjeu spécifique devrait, de plus, connaître un essor par le développement d'une plate-forme dédiée pouvant traiter jusqu'à 100 000 EVP en 2030.



2 : Source : rapport du CEREMA intégré dans le cadre du débat public 2015

Le projet de canal seine Nord Europe : OUI... MAIS

Ce projet de grande envergure doit absolument mettre en perspective une organisation du transport multimodale et complémentaire fer/voies d'eaux en France/routes/portuaires, cohérente à partir de ses plateformes multimodales et des ports maritimes (GPM du Havre, Rouen et Dunkerque, ainsi que le port de Calais) et de ses ports fluviaux (ports autonome de Strasbourg et de Paris, port de Lille. Leur mise en relation avec ceux de l'Europe du Nord, notamment les ports du Bénélux et ceux vers l'Est (Rhin-Danube), suppose un réel maillage multimodal et complémentaire des infrastructures qui restent à concrétiser pour créer les conditions du développement économique, social et environnemental des territoires à l'appui d'une politique industrielle et d'aménagement des territoires. Sinon, ce projet fait craindre à juste titre que ce canal ouvrirait un

axe de communication «autoroute fluviale à grand gabarit» dont les impacts sur les trafics, assurés à partir des ports normands notamment sur l'axe Seine (notamment GPM de Rouen et du Havre..), seraient lourds de conséquences pour le développement des modes alternatifs à la route que sont les liaisons ferroviaires et la voie d'eau existante vers ces bassins et leur rayonnement vers leurs hinterlands.

La CGT exprime son inquiétude de voir les ports Normands mis à l'écart du projet et mis en concurrence entre eux, au bénéfice des ports du range NORD de l'Europe, Pays Bas et Belgique.

Les «géants» du Nord Anvers, Rotterdam, Hambourg avec leurs propres capacités ne doivent pas se renforcer au détriment des ports de l'axe Seine ! La CGT porte l'exigence que cette nouvelle infrastructure permette à la fois

l'implantation de nouvelles industries, vecteurs de créations d'emplois et de services publics, et le développement des ports français (voir le communiqué du 3 juin de la fédération Nationale des Ports et Docks : site www.portsetdocks.org)

C'est dans le cadre du collectif confédéral Canal-Seine-Nord Europe, piloté par le pôle des activités de la CGT en territoire, que les enjeux revendicatifs des professions et des territoires sont travaillés avec l'ensemble des organisations des 5 comités régions concernés, UD et UL en lien étroit avec les professions et l'UIT.

Voir le document «la CGT sur le pont» qui présente un argumentaire aux militants sur le lien internet : http://www.equipement.cgt.fr/IMG/pdf/argumentaire_Canal_seine_nord_la_CGT_sur_le_pontv1.pdf

L'intervention syndicale est nécessaire... à tous les niveaux !

Elle sera déterminante, si nous voulons que ce grand projet soit d'intérêt général, dans une logique de multimodalité et de maîtrise publique, répondant aux besoins des populations et d'aménagement et de développement économique des territoires et qu'il ne se transforme pas en autoroute fluviale au service des intérêts du Capital européen ! Par ailleurs, les mobilisations et interpellations -à tous les niveaux de responsabilités initiées par la CGT- portent sur la question de la **déclaration «grand chantier» afin de garantir les droits** des salariés du chantier, avant, pendant et après le chantier de construction. La CGT demande au Gouvernement de se prononcer.

Cela pour permettre de mettre en œuvre les conditions de travail et sociales ainsi que les recrutements des salariés de la région en éradiquant le dumping social, fiscal et environnemental lié à la sous-traitance - habituelle à ce type de chantier- par le biais de la directive des travailleurs détachés dont les effets sont particulièrement néfastes dans les professions du BTP et qui touchent tous les corps de métiers de la construction.

Comme elle est déterminante aujourd'hui dans le cadre du Conseil d'Administration de VNF, dans lequel les élus de la CGT de VNF ont fait pression et obtenu la confirmation du Président du CA et du Commissaire du Gouvernement que la gestion, l'exploitation, la maintenance et l'entretien du canal seraient confiées à VNF.

LE PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER DU GOUVERNEMENT : VERS DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES PERPÉTUELLES !

Le Gouvernement vient de signer, le 9 avril 2015, un protocole avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour donner le feu vert à la mise en place de son plan de relance autoroutier sur la période 2015-2022. Ce plan s'inscrit dans la continuité du modèle autoroutier mis en place lors de la privatisation des sociétés concessionnaires publiques en 2006. Véritable scandale national de la « rente autoroutière », dénoncé par la CGT et que de nombreux rapports officiels de la Cour de comptes et de l'autorité de la concurrence appuyés par les missions des Parlementaires, ont confirmé en 2014 et singulièrement lors des travaux récemment demandés par le 1^{er} Ministre sur l'avenir des sociétés concessionnaires d'autoroutes en fin 2014 début 2015.



Le plan de relance autoroutier : la CGT dénonce un marché de dupes pour l'Etat et les usagers.

Le plan de relance autoroutier consiste à **échanger des travaux immédiatement réalisables contre des prolongations de concession d'un peu plus de 2 ans aux sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA)**. Le montant

du plan a fait l'objet d'une savante répartition pour bénéficier équitablement aux différentes SCA. Les travaux sélectionnés ne sont généralement pas prioritaires (aucun ne figure au SNIT ou au rapport Mobilité 21) mais peuvent être réalisés rapidement et sans mise en concurrence. Sur la vingtaine de chantiers concernés, cinq impliquent le **transfert de sections actuellement**

exploitées par l'Etat aux concessions autoroutières (15 km de l'A480/A48 à Grenoble, le tunnel et 12 km de l'A57 à Toulon, 11 km de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand...).

Le feu vert de la Commission européenne sur le plan de relance autoroutier porte sur les chantiers listés ci-dessous¹:

Société	Opération	Montant (M€ HT)	Mise en concession d'un ouvrage non concédé
APRR	A714 – Aménagement de l'échangeur de Montmarault	90	
	A406 – Aménagement au droit de Mâcon	39	X
	A75 – Mise à 2x3 voies au sud de Clermont-ferrand	170	X
	A36 – Aménagement de l'échangeur de Sévenans	120	
AREA	A480 – Mise à 2x3 voies au droit de Grenoble	300	X
COFI-ROUTE	A10 – Mise à 2x4 voies au droit d'Orléans	219	
	A10 – Mise à 2x3 voies Tours-Poitiers, 1 ^{re} phase	305	
	Aménagements environnementaux sur le réseau cofiroute	40	
ASF	A46 Sud – Financement études jusqu'à la DUP	10	
	A9 – Mise à 2x3 voies Le Boulou-Frontière espagnole	180	
	A63 – Mise à 2x3 voies Ondres-Saint Geours de Maremne	313	
	A61/166-A61/A9 – Mise à 2x3 voies, 1 ^{re} phase	200	
	Aménagements environnementaux sur le réseau ASF	100	

1 - Rapport Chanteguet

ESCOTA	Achèvement du tunnel de Toulon et mise à 2x3 voies de l'A57	600	X
SANEF	A4 – Contournement nord-est de Metz	16	
	Aménagement des échangeurs de St Omer (A26/RN42) et de Boulogne (A16/RN42)	80	X
	A29 – Création de Bandes d'arrêt d'urgence (BAU)	33	
	A4 – Reconfiguration de l'échangeur nord de Strasbourg	43	
	A4 – Reconfiguration de l'échangeur de Bailly Romainvilliers	26	
	Aménagement des aires du réseau SANEF	60	
SAPN	Aménagements environnementaux et des PAU sur le réseau SANEF	72	
	A13 – Mise à 2x3 voies en Basse-Normandie, 1 ^{re} phase	166	
	Autres opérations ponctuelles	89,3	
Source : Ministère en charge des transports TOTAL :		3 271,3	

Selon la CGT, en échange de **3.2 Mrds€ de travaux**, les sociétés concessionnaires percevront **une douzaine de milliards d'euros de péages** entre 2028 et 2035 par la prolongation de leurs concessions. Le milliard € de contribution des SCA annoncé par le Gouvernement dont 300 millions € sur trois ans pour alimenter l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), exsangue depuis l'abandon de l'Ecotaxe PL, est d'ores et déjà gagné par les SCA, mécaniquement du fait du retard de deux ans dans la réalisation du plan !

En faisant la projection d'un financement par un emprunt de l'Etat sur 15 ans et pour une compensation similaire, **l'Etat aurait pu engager 8.6 milliards € s'il avait réalisé lui-même les investissements !**

Qui plus est selon la Cour des comptes les hypothèses retenues dans les négociations avec l'Etat sont largement avantageuses pour les SCA et pourraient aboutir à une surcompensation de plus de 2 milliards d'euros ! **Voilà le cœur financier des SCA qui n'est pas prêt de s'arrêter de battre du fait de contrats « béton » obtenus du Gouvernement de VILLEPIN en 2005-2006 tandis que celui des usagers reste de « marbre » refroidi par la perspective de payer sans fin des péages**, déjà en hausse continue depuis la privatisation et bien supérieure à l'inflation: + 26 % d'augmentation des chiffres d'affaires des SCA entre 2006 et 2014 avec une distribution de 14,9 milliards € aux actionnaires. Bien entendu, les

hausse de péages suspendues depuis février 2015, annoncées par le protocole, seront reportées sur les périodes 2017- 2019.

Alors que les SCA sont en situation de « rente », quoi qu'en dise le ministre MACRON, les nouvelles portions de routes nationales aujourd'hui gratuites, leur sont livrées et vont être transformées en autoroutes privées, en conséquence de quoi, **l'usager n'aura plus d'alternatives à la route payante.** Pour la CGT, la seule solution c'est la renationalisation des sociétés concessionnaires pour assurer la maîtrise publique des routes de France avec la reconquête et le renforcement du service public routier national de l'Etat. Cette question doit être au cœur des choix politiques ; la CGT revendique que la gestion d'un bien public qu'est la route, doit rester dans le giron public.

Le plan de relance : perdant – perdant pour les salariés et les usagers

Socialement, ce plan implique le **transfert de plus de 50 postes d'agents d'exploitation** des Directions inter-départementales des routes (DIR= services routiers de l'Etat) vers les sociétés autoroutières (30 pour le tunnel de Toulon, 12 pour l'A75 sud à Clermont-Ferrand..) et contribue un peu plus à altérer la cohérence territoriale du réseau des DIR qui vont du coup être soumises à de nouvelles restructurations des centres d'exploitation et d'intervention (CEI) et cela aussi dans le cadre de la réforme territoriale avec la fusion des régions et la future loi NOTRe. **Les transferts précédents de la RN10 (A63) en 2010 laissent un**

goût amer aux agents qui ont perdu leur statut d'agents publics et font les frais des négociations de leurs rémunérations en régression par rapport aux accords initiaux déterminés lors des transferts !

Le gouvernement annonce quelque 10 000 créations d'emplois grâce au plan de relance tandis que la FNTPE, plus mesurée, en annonce beaucoup moins (9 000 sur 3 ans !). En fait, le plan de relance va éviter les licenciements des salariés dans les entreprises du BTP, déjà fortement soumis à la précarisation du fait du recours au chômage partiel. De plus l'annonce du Gouvernement fait miroiter que les SCA ont annoncé qu'une majorité des travaux sera attribuée à des sociétés de TP locales (environ 50%) non liées, alors que bon nombre d'entre elles sont soit des filiales ou des sous traitants des majors (VINCI, Eiffage et Bouygues), sans annoncer de mesures concrètes de suivi ou de pénalités en cas de non respect de l'objectif. **Les bénéficiaires se cachent aussi dans la construction !**

Du côté des SCA, après les profits tirés des péages et des réductions des effectifs de 17% depuis la privatisation en 2006, c'est la poursuite des mesures de diminution de la masse salariale tandis que les SCA touchent le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) lié aux exonérations de cotisations patronales, apportant de nouvelles dégradations aux conditions de travail et à la sécurité même, des salariés au travail de la branche des sociétés d'autoroute.

LES FERRIES EN FRANCE : RÉSISTER ET COMBATTRE LE DÉCLIN DE LA FILIÈRE MARITIME FRANÇAISE

Du nord au sud de la France nous assistons à une liquidation de l'emploi des marins français, de leurs droits collectifs et de leur régime particulier de protection sociale et de retraite de l'ENIM.

C'est une véritable bataille navale entre les compagnies maritimes dans le cadre des orientations Européennes de libéralisation du transport maritime à l'échelle européenne. En France c'est le démantèlement de la filière ferries dont les marins sont sous le 1^{er} registre du pavillon Français.

En méditerranée, c'est la mise en liquidation de la SNCM, entreprise nationale desservant la Corse, abandonnée par L'Etat actionnaire, et pilonnée par la commission européenne, livrée à la merci de repreneurs qui n'ont cure de l'emploi des 2000 marins et sédentaires opérant sur les navires, y compris ceux de la CNM, mais se positionnent sur la récupération des navires à « vil prix ». La vente des navires sonne le glas de la DSP garantissant une continuité territoriale sous pavillon 1^{er} registre, entre le continent et la Corse, laissant perdurer la compagnie maritime low-cost Corsica ferries en véritable prédateur des droits du travail des marins multinationaux naviguant sous pavillon étranger « 2^e registre italien », un des pavillons le plus ultralibéral européen, sous l'indifférence totale des pouvoirs



publics gagnés par les dogmes du libéralisme avec les maître mots de la concurrence, de la compétitivité et du dumping social.

Pourtant, sous la pression des marins par leurs fortes luttes unitaires, à l'initiative de la CGT, le Gouvernement a été obligé de faire valoir le dispositif de contrôle du « pays d'accueil » pour sortir de la concurrence déloyale des compagnies low-cost. Bien évidemment ce décret devrait s'appliquer à la SNCM et à la DSP. Mais les armateurs choisissent de « cannibaliser » la filière transport « passagers », ouvrant une brèche sur l'allotissement des lignes, mises en concurrence, cherchant à opérer les autres lignes vers le Maghreb par des compagnies maritimes sous un pavillon français au 2^e registre, le RIF, permettant le recrutement d'équipages de toutes nationalités en Europe et des pays extracommunautaires avec de forts écarts de salaires et de niveau social. Cette volonté politique de détruire le pavillon français 1^{er} registre sur les lignes du Maghreb, pourtant inscrit dans la Loi RIF de 2009, aurait de fortes conséquences sur l'ensemble

des navires à passagers de lignes régulières françaises. Si les lignes du Maghreb sortaient de ce contexte de navigation, l'ensemble des Armateurs et principalement sur le Transmanche, demanderait la même chose, **cela signerait la fin de marine Marchande Française et la mise en voie d'extinction de la profession de marins**. Cette opération de démantèlement du pavillon a été orchestrée par le Gouvernement, qui non content du marasme économique et social dans la filière maritime, fait adopter dans la future Loi MACRON, l'instauration sur le territoire, de sociétés privées chargées de recruter des marins, plus communément connues sous le nom de sociétés de MANNING. Ces sociétés pourront alors employer des marins qui n'auront plus aucun lien social avec l'armateur ! Depuis des mois, les salariés ont bien compris les enjeux de ce déclin pour leur avenir au sein de la filière maritime FERRIES, et ce sont les raisons pour lesquelles les marins et officiers se sont mobilisés, le 4 juin 2015, contre cette Loi qui va permettre aux armateurs français de maintenir et développer leurs activités sans prendre

la responsabilité, qu'est la leur, des marins français à bord !

Dans le détroit, avec Myferry link c'est la mise en vente des navires par Eurotunnel et une remise en cause de la direction de la SCOP, portant ainsi le risque de la disparition de la SCOP. La CGT interpelle les acteurs de cette situation. Tout d'abord quel sera l'avenir des marins français de cette compagnie ? Qui reprendra ses navires et combien ? Par ailleurs, c'est sous l'œil bienveillant de l'Etat qu'est attaqué le pavillon français sous 1^{er} registre dans le secteur ferries laissant opérer, sans réaction, les pavillons Britannique et Italiens, considérés les plus ultralibéraux européens !

DFDS , autre compagnie opérant sous pavillon français 1^{er} registre dans le détroit, reprenneur de lignes de Calais-Douvres, par l'achat de 2 navires à

Eurotunnel, n'est tout de même pas à l'abri d'attaques de compagnies moins-disantes car la remise en cause de la DSP de Dieppe/Newhaven, sur laquelle elle opère ce jour, est permanente et forcerait peut-être cette compagnie à naviguer à moindre coût. Si la DSP est revue à la baisse, cela aura une incidence sur les marins, s'engagera-t-elle dans une autre direction ?

Brittany Ferries (BAI) en Bretagne-Normandie, où les accords d'entreprise ont été dénoncés par la Direction avec toutes les conséquences en matière de salaires, conditions et temps de travail, congés pour les salariés. A ce jour, ses marins sont sous conditions « minimum » du Code des Transports qui n'arrête pas de voir ses garanties se restreindre. Cela est dû à la bienveillance du Gouvernement qui sous prétexte de la transposition des dispositions de la convention du travail maritime

(MLC 2006) dans le Code des Transports, ratifiée par la France en 2013 et devant protéger les marins internationaux des pays moins disants, laisse s'engager cette transposition avec des entorses au « droit constant ». Force est de constater que la MLC fait descendre les acquis sociaux des marins, acquis par les luttes ancestrales, à un niveau abaissé en conformité avec les orientations de l'Europe libérale. Pour tout cela, les marins de la BAI ont vu leur conditions de travail et leurs salaires baisser de manière significative : pour les rémunérations de 20% et une augmentation du temps de travail d'environ 10% ! Si rien n'est fait, ce secteur employant 40% de marins français ne sortira pas de la spirale infernale de la régression avec toutes les conséquences que cela engendrera. **La lutte syndicale est nécessaire pour changer de cap.**





RÉFORME TERRITORIALE : les DREAL dans la tourmente !

Déjà nées de regroupements de directions régionales de l'équipement, de l'environnement et de l'industrie, 16 DREAL (Direction régionale environnement, aménagement et logement) fusionneraient de nouveau - dans le cadre de la réforme territoriale pour créer 7 nouvelles entités au 1^{er} janvier 2016.

L'inquiétude est grande sur les conséquences de ces changements à marche forcée sans études d'impact sur les missions et leur qualité.

Les DREAL ont en charge des missions «transport» importantes comme la définition de plans d'action pour la maîtrise et l'amélioration des déplacements, la coordination d'acteurs sur l'organisation des modes de transports, le suivi des investissements des réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers, la sécurité routière, le contrôle des transports terrestres et guidés, la lutte contre le réchauffement climatique...

La compétition est lancée entre les DREAL en lice pour déterminer les chefs lieu et implantations territoriales. L'administration affiche une volonté de continuité des missions dites «régaliennes». Quid des autres missions? Comment fonctionner si la forte mobilité des personnels entraîne une importante vacance de postes et une perte de mémoire dans les services ?

Un des intérêts de la création des DREAL avait pu être de mieux coordonner des missions éloignées ayant un sens à être rapprochées dans le cadre des enjeux écologique et environnemental du Grenelle : missions de contrôle, aménagement du territoire, missions sensibles et missions environnementales.

Il y a un grand risque à détruire cette cohérence sans mesurer pleinement leurs conséquences en termes de politique publique. Ces fusions sont conçues dans un cadre austéritaire, à quelques mois de la Conférence mondiale sur le climat de Paris (COP 21).

Pour la CGT les enjeux de transition énergétique, écologiques et environnementaux nécessitent une autre politique publique ambitieuse et cohérente au plus près des usagers et des territoires. Pour cela, dans les services la mobilisation s'organise...



LES TRAMINOTS toulousains se sont exprimés

L'intersyndicale a souhaité, après 7 semaines de lutte exemplaire, consulter les salariés.

OUI, c'est aux salariés à donner leur avis sur ce conflit et NON à une ou plusieurs organisations syndicales qui s'autoriseraient à décider de TOUT... et pour TOUS !

Suite à cette expression démocratique, l'intersyndicale respectueuse de l'avis des traminots suspend le mouvement et le préavis 1509. Durant 7 semaines, les salariés ont adressé un signe fort, avec leur intersyndicale, à la Direction et au Maire de Toulouse qui sont seuls responsables de ce conflit. Mais attention, si la 1^{re} bataille est suspendue, la confrontation sur les salaires n'est pas terminée. En effet, dans 6 mois débiteront les prochaines NAO et nous invitons la Direction à faire des propositions acceptables pour les bas coefficients des ouvriers/employés. Dans le cas contraire, ces derniers sauront une nouvelle fois se faire entendre !

L'intersyndicale a entendu la parole des traminots et se doit de prendre en compte le mandat qui lui a été donné de signer le protocole de fin de conflit.

Pour rappel, ces propositions ont été arrachées à la Direction, via le Capitole, grâce à la manifestation historique du 20 mai dernier avec plus de 300 Traminots mobilisés et après plus de 3 heures de négociations Seul bémol et il est de taille, c'est le refus PAR PRINCIPE du maire de Toulouse de répondre favorablement à l'augmentation de 20€/mois bruts pour les ouvriers/employés !

Aujourd'hui grâce à ce conflit qui fera date dans l'histoire de l'entreprise, les salariés ont retrouvé des valeurs de solidarité, de lutte et de conquêtes sociales. Mais surtout, une unité syndicale retrouvée, garante avec les salariés grévistes, de la réussite de ce conflit. Après sept semaines de grève, l'intersyndicale a fait la démonstration que la volonté de nuire était du côté des politiques et de la direction de Tisséo et -plus particulièrement- de son représentant ...

LA LIBERALISATION DES AUTOCARS N'EST PAS L'AVENIR, LE SERVICE PUBLIC ... OUI !



La libéralisation du transport des bus et autocars est en contradiction explicite avec les objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre sur lesquels la France s'est engagée.

Dans le cadre de la loi, Transdev ouvre 124 lignes d'autocars (ville à ville).

Les remises en cause sont nombreuses et les dangers sur les dégradations sociales ne sont pas les moindres.

Le risque est une poursuite du démantèlement du transport ferré, ce qui pose des questions environnementales et de coûts. Le transport routier interurbain de voyageurs n'étant pas oublié, voire directement concerné, par l'ouverture à la concurrence sur les différents modes de transports : rails – route – sur les lignes de plus de 200 kilomètres entre deux régions ...

L'enjeu est fort simple, plus le seuil sera élevé, la concurrence exacerbée entre la ligne commerciale et le service public sera une réalité. La prépondérance du service public doit être réaffirmée, dans une logique de complémentarité et de multimodalité !

La loi supprime l'autorisation, qui était obligatoire, de création des nouvelles lignes d'autocars longue distance, qu'elle remplacera par un régime déclaratif.

La concurrence se fera avant tout au détriment des conditions sociales des salarié-e-s du transport.

Ces lignes libres de toutes obligations, données aux principaux groupes régissant en main de maître le transport, ne vont être construites que pour une seule raison : l'ultra rentabilité, la flexibilité et le dumping social !!!

Nul ne doute de l'impact sur le transport ferré (démantèlement et abandon du ferroviaire) sous prétexte de rendre un nouveau mode de transport aux citoyens.

Donner la charge d'organiser des lignes d'autocars longues distances aux grands groupes prédateurs revient pour l'Etat -sous des prétextes fallacieux de création et de pouvoir d'achat rendu aux citoyens- à organiser un dumping social sans précédent. Si nous ne sommes pas encore en état de mesurer les conséquences pour les salarié-e-s, nul doute que la course à la rentabilité, à la flexibilité, se fera sur notre dos !

Des contrats de travail précaires où les temps partiels sont la référence afin d'asservir encore plus les salariés les plus mal traités du transport !!!

Tout le monde a à y perdre : salarié-e-s, populations, usagers, sans oublier les enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire.

RELEVEMENT DU SEUIL A 11 SALARIE-E-S POUR LE VERSEMENT TRANSPORT :

... Valls porte une nouvelle attaque contre le transport public !

Décidément, en cette année de la COP 21 à Paris, le gouvernement multiplie les mesures négatives ne permettant pas un report modal de la route vers le rail et les transports public et endiguer les émissions de Gaz à Effet de Serre.

Mardi 09 juin 2015, le premier ministre a annoncé qu'il voulait relever de 9 à 11 salariés le seuil du Versement Transport, qui permet de financer les transports urbains via une contribution des entreprises. Nul doute que cela va fragiliser leur développement alors même que les besoins ne cessent d'être croissants.

La réduction des dotations de l'Etat aux collectivités a déjà des effets néfastes dans les nécessaires investissements, cette mesure va entraîner une perte d'environ 500 millions d'euros au plan national sur 7,1 milliards de recettes totalisées (-7%) pour les Autorités Organisatrices de Transports Urbains.

Rien qu'en Ile-de-France, cette perte se situe entre 230 et 250 millions d'euros, pour un total de recettes de 3,4 milliards. Ce relèvement du seuil et la perte qu'il engendre pour les autorités organisatrices de transports pourrait une nouvelle fois se traduire par une baisse de l'offre et/ou une augmentation des tarifs pour les usagers.

C'est un véritable scandale qui intervient, aussi, après que l'Assemblée Nationale ait rejeté la création d'un versement transport «interstitiel» pour les régions ; à quoi s'ajoute la hausse de la TVA de 7 à 10% dans les transports.

Dans le même temps, le projet de Loi Macron va permettre la libéralisation totale du transport par autocar, en concurrence directe avec le rail, pendant que le rapport Duron préconise la fermeture totale ou partielle de lignes de Trains d'Equilibre du Territoire (TET) parce que l'offre subirait un déficit d'environ 330 millions d'€... Que sont devenus les propos du 1^{er} Ministre, en conclusion de la dernière Conférence Environnementale 2014, disant que «la lutte contre le réchauffement climatique est déclarée : grande œuvre 2015» ?

LA CGT S'OPPOSE A CETTE NOUVELLE ATTAQUE ET DEMANDE QUE :

- Le Versement transport soit étendu à toutes les régions (au titre des régions, seule l'Ile-de-France peut le collecter aujourd'hui via le STIF qui cumule transport régional et urbain),
- Rendre obligatoire le Versement Transport, dès le premier salarié, dans les entreprises –premières bénéficiaires des transports collectifs pour leurs activités-
- Le retour à une TVA à 5% pour les transports publics,
- L'application de la prise en charge domicile/travail pour toutes les entreprises, pour les salariés utilisant des transports publics (TER-RER-Transports urbains et Interurbains et location de vélo type «vélib»)

LORRAINE : UIT en construction dans le réel des confrontations sur les dossiers transport et infrastructures



Comme vous avez pu le remarquer, la SNCF, en projetant pendant dix semaines des spots avant le journal de 20H de TF1, a investi un budget considérable en propagande externe et interne afin de vendre sa réforme du ferroviaire.

Elle aurait mieux fait d'utiliser ce budget pour valoriser les potentiels du ferroviaire en Lorraine et gagner ainsi en crédibilité et notamment en valorisant les alternatives modales qui existent au moment ou s'ouvre le débat public sur l'A31bis.

Mais dans la suite logique de la loi Macron qui concrétise la libéralisation des autocars, des préconisations inacceptables de la commission DURON concernant l'abandon des TET, Pépy fait, une nouvelle fois, sa COM pour adouber ce modèle libéral.

Raison de plus pour nous d'occuper le terrain avec l'ensemble des acteurs autour de ce projet d'A31 bis très contesté et poursuivre ainsi nos initiatives engagées avec les usagers, les populations, les élus sur les conséquences d'une part de la réforme des TER et du FRET en Lorraine où le Service Public ferroviaire est sacrifié au nom de l'intérêt supérieur de l'argent mais, également, sur les potentiels du côté fluvial qui sont sous utilisés.

La propagande patronale et gouvernementale, remplie de promesses éhontées d'une réforme qui devait rien

changer et améliorer le Service Public, réunifier RFF et la SNCF, garantir le Statut des Cheminots, tout en bâtissant un cadre social harmonisé, a du plomb dans l'aile.

Les conséquences néfastes de cette réforme, annoncées par les Cheminots -lors du conflit de juin 2014- se font sentir, jour après jour, pour la Nation et une nouvelle fois, malheureusement, la CGT et ses cheminots ont eu le tort d'avoir raison avant.

Concernant la question de la dette, nos propositions en matière de financement via le Versement Transport ou un système d'Ecotaxe ou encore le financement des infrastructures via notre Pôle Public Financier restent d'actualité si nous voulons obtenir notre Voie du Service Public et continuer de voir en outre les péniches et les trains passer.

On nous explique -pendant des mois- que dépenser 120 millions pour faire une gare d'interconnexion Fer/Fer à Vandières est une gabegie financière et ils sont capables de nous « vendre » l'A31 bis. Une privatisation d'une autoroute gratuite déjà payée une première fois en trouvant au passage 1 Milliard 400 Millions d'euros pour faire plaisir, à nouveau, aux actionnaires de la SANEF et réussir au passage l'exploit de faire payer les usagers lorrains à hauteur -aujourd'hui- de 2,40 € pour un Nancy /Luxembourg et 1,20 € pour Metz/Nancy.

Mais pour ceux qui utilisent l'axe routier lorrain, le véritable problème n'est-il pas de solutionner avant tout la gestion du fait des trafics Poids Lourd ainsi que de solutionner, également, le trafic domicile/travail des frontaliers qui pourraient utiliser le train si on augmente le nombre ainsi que les transports en commun au Grand Duché ? Alors vous voyez, comme pour

les autres sujets, il nous faut continuer à débattre afin de gagner la bataille des idées et que l'alternatif à la route, ce ne soit pas la route, surtout à quelque mois de la COP21.

C'est dans ce cadre, à l'initiative du Comité Régional CGT de Lorraine -en liaison étroite avec notre UIT- qu'une réunion, le 18 mai 2015, regroupant les principaux responsables des organisations de la CGT dans les compétences Transports (Fédération Nationale de l'Équipement et de l'Environnement, Secteurs route, voies navigables et DREAL, Secteur Fédéral des Cheminots, Fédération des transports, les UD et les membres du CESEL) s'est tenue à Metz afin d'avoir une position revendicative convergente entre nos organisations.

Il ressort de cette réunion, l'importance de cette mise en commun de nos réflexions qui seront prolongées lors des débats et orientations de notre prochaine Conférence Régionale qui se tiendra, à Verdun, en juin.

La CGT a été également force de propositions lors des discussions du Contrat de Plan Etat/Région (CPER) à travers le CESEL et appuyée par le groupe communiste et les écologistes au Conseil Régional. Une séance plénière du Conseil Régional de Lorraine, sur ce sujet, sera organisée le 17 juin 2015.

Alors que le Président de la République s'apprête à débattre un arsenal de communication en recevant le gratin des dirigeants politiques mondiaux à l'occasion du COP 21, d'ores et déjà, la Fédération CGT des cheminots travaille avec son Union Interfédérale des Transports pour ne pas laisser ce show planétaire en dehors des enjeux réels pour l'environnement.

Le dépliant édité avec les Fédérations Mines Énergie, Métallurgie et les Fédérations de l'UIT est un outil de qualité

pour placer les enjeux de l'industrie au cœur de l'avenir environnemental.

L'alternatif à la route c'est le ferroviaire, le fluvial et le maritime /portuaire comme l'affirme le dossier de l'UIT dans le dernier bulletin n°82.

La fédération des Cheminots organisera, de son côté, un colloque autour du Fret ferroviaire à la mi-octobre. Là aussi, nous voulons être à l'offensive et montrer les conséquences de cette libéralisation qui nous a fait passer de 50,4 Milliards de tonne-km (T-Km) à 16,8 Milliards de T-Km. Les donneurs de leçons sur l'environnement avec les visions «écologos» de campagnes électorales doivent rendre des comptes sur ce carnage.

Donner envie, donner les moyens de faire ce pourquoi nous sommes engagés, mieux impliquer nos syndiqués dans les décisions collectives, dans notre activité, seront des atouts incontournables pour réinvestir le terrain et gagner un véritable report modal.

Notre outil syndical a besoin d'une attention particulière. Nous pouvons toujours avoir raison, et nous avons raison d'ailleurs, mais ce qui fera la différence, c'est la capacité de notre corps militant à convaincre les salariés du transport de la justesse de nos combats, au-delà des difficultés auxquelles nous sommes tous confrontés dans nos entreprises.

A partir de ce dossier concret pour notre territoire et nos professions, nous voulons continuer de travailler cette dynamique d'ensemble en développant, sur la Lorraine, cet outil indispensable qu'est notre UIT et ainsi le faire vivre au plus près de nos territoires.