

Edito	P 1
Industrie et maintenance ferroviaires	P 2
Transport : Coût et transport modal	P 4
Europe : Ferroviaire-Ciel unique	P 6
Dossier : Infrastructures routières	P 8
Maritime : Marine marchande	P 15
Transport urbain : Vacma	P 18
Transport routier : Mory-Ducros	P 19
Région : Ile de France	P 20
Brèves (Piraterie maritime, SCM)	P 22
Pétition nationale	P 23



Pour battre en brèche la volonté patronale de nous mettre en concurrence, il est essentiel d'unir nos forces au sein de l'UIT !

**Du 19 au 21 mai 2014 se tiendra la 10^e conférence
de notre Union Interfédérale des Transports.**



Pour les militants des 5 Organisations constitutives de cette Union¹, ce sera un moment important de la vie démocratique de nos structures syndicales respectives.



Depuis la précédente conférence, les éléments de contexte ont largement évolué. Le changement de gouvernement sans réelle modification des politiques suivies est un sujet de déception pour une grande partie des salariés qui avait placé de l'espoir dans l'éviction de Sarkozy et son gouvernement.



Force est de constater que F. Hollande et l'exécutif de Jean-Marc Ayrault sont plus sensibles aux sirènes patronales qu'à la réponse aux exigences revendicatives exprimées par les salariés.



Ces dernières années, les travailleurs du transport, de l'entretien et exploitation des infrastructures ont été confrontés à de nombreux dossiers revendicatifs.



Les marins de la Manche à la Méditerranée, se sont battus pour l'avenir de leurs compagnies maritimes, pour l'avenir du pavillon français et l'application du droit du travail Français sur les dessertes maritimes afin d'éradiquer le dumping social. Leur combat a servi l'industrie navale française, notamment la construction du navire du futur. La CGT déclare l'état d'urgence pour l'avenir de la marine marchande française. Les agents du ministère de l'Ecologie combattent les projets de

privatisation des routes nationales du Gouvernement et de la direction de l'aviation civile (DGAC) de la Commission Européenne à travers le CIEL unique (2+), mobilisation à l'échelle européenne à l'initiative de l'ETF, comme ils se mobilisent pour les conditions de vie, de travail des agents de l'Etat et leurs statuts de fonctionnaires dans ce secteur public routier, fluvial et maritime. Au sein de la fédération des Transports, que ce soit dans les domaines de l'aérien ou du transport routier de marchandises et dans les transports urbains, les luttes ont été dures : low-cost aérien, concurrence avec les salariés détachés, maintien du droit au départ en retraite anticipé pour les chauffeurs routiers, le refus des licenciements chez Mory Ducros, furent parmi les principaux combats menés par la CGT sur ce périmètre d'intervention. Pour les cheminots, c'est le quatrième paquet ferroviaire européen prévoyant l'éclatement de la SNCF et l'ouverture à la concurrence généralisée qui est au cœur de leur bataille syndicale avec, en lien, les questions d'emplois à statut et la réforme du système ferroviaire lancée par le gouvernement.

Sur le plan national, l'UIT a contribué à la cohérence et à la convergence de nos luttes. Présents dans toutes les rencontres initiées sur le développement durable comme sur les questions environnementales et énergétiques, les responsables

UIT ont été les fers de lance de la CGT sur l'ensemble des sujets touchants aux transports.

Par la mise en place progressive d'un outil UIT dans les territoires, nous sommes parvenus à maintenir une démarche cohérente au sein de nos Comités Régionaux CGT et au plus près des lieux de concertations et de décisions territoriales, notamment dans les Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux Régionaux.

Alors que le patronat vise à opposer les salariés des transports pour favoriser le « dumping social » intra et intermodal, l'UIT est un formidable outil pour relever le défi de la complémentarité des transports et travailler le rapport de force par le rassemblement de ses salariés.

Notre 10^e conférence doit avoir comme ambition de poursuivre ce travail syndical partagé, d'œuvrer au renforcement de la CGT en se traçant des perspectives revendicatives communes afin d'unir les salariés du transport et faire converger nos luttes, du local au national.

Nous invitons l'ensemble de nos syndicats à s'approprier les documents préparatoires de cette conférence, diffusés dans le bulletin précédent de décembre (supplément N°77) et à les enrichir pour donner à l'Union de nos Organisations Syndicales une force à la hauteur des enjeux.

1 : Fédérations : Cheminots, Transports, Equipement-Environnement, Marins et Officiers de la marine marchande en liaison étroite avec la Confédération

Industrie et maintenance ferroviaires Des atouts à valoriser et à développer



Le développement de l'industrie ferroviaire appelle des services de qualité, notamment en matière d'éducation-formation de transport. Celui-ci dépend aussi de l'existence et de la puissance d'un appareil productif et particulièrement de bases industrielles capables de produire des biens et des équipements nécessaires.

Cet investissement doit être orienté dans des projets d'industrialisation ; lesquels propageraient, ensuite, leurs effets bénéfiques en régions, territoires et plus largement dans le pays.

C'est le sens des exigences portées par la CGT, lors de son audition en juin 2011 par la Commission d'Enquête Parlementaire sur l'industrie ferroviaire.

Une Commission qui avait formulé de nombreuses propositions, certaines

revêtant «un caractère d'urgence compte-tenu des difficultés auxquelles doivent faire face des industriels du secteur » dans un esprit de sauvegarder le savoir-faire français.

Et pourtant, depuis ce rapport, non seulement il n'y a pas eu d'évolution positive mais la situation s'est dégradée à l'image de la situation alarmante d'Asthom.

Pourtant, les engagements du Grenelle de l'Environnement sur un report modal massif de la route vers le rail nécessitent des engagements concrets de financements et de maîtrise publique. Il existe un besoin considérable en matériel roulant et en infrastructure, d'autant qu'il faut prendre aussi en compte un nombre important de matériels qui arrive en bout de vie qu'il faut renouveler : wagons fret, wagons de

nouvelles technologies de wagons combinés, rames TGV, voitures voyageurs, rames TER, tramways, métro ...

La France, première à la pointe de la technologie, est en capacité de développer le matériel innovant de demain. C'est ce dont avaient débattu les militants CGT de la métallurgie, de la maintenance RATP et SNCF ; lors de la rencontre nationale de la filière industrielle du ferroviaire, en février 2013.

Cela a été repris, le 06 mars 2014, en Ile de France dans une démarche alliant territoires et profession de la métallurgie et des transports, où l'industrie et la maintenance ferroviaire concernent plus de 25 000 emplois pour un ancrage revendicatif à partir du lieu de travail.

Pour l'industrie ferroviaire, il faut :

- Renouer avec les grandes coopérations et programmes depuis la recherche jusqu'à la conception, la construction et l'exploitation. Structurer cette filière est la seule garantie pour le progrès.
- Transformer les pôles de compétitivité concernés en véritables pôles de développement
- Gagner l'embauche des intérimaires
- Renforcer la maintenance intégrée des entreprises publiques et des réseaux de service public
- Intégrer les salariés utilisés en sous-traitance dans les entreprises, les intégrer en lieu et place des suppressions d'effectifs imposées

L'industrie et la maintenance ferroviaires ont de l'avenir mais encore faut-il leur en donner les moyens, en commençant par ceux qui leur permettront de conserver leurs savoir-faire et leurs compétences.

Outre l'emploi, la question de l'investissement est, elle aussi, importante. Nous avons, en effet, besoin d'investissements importants pour maintenir

des capacités ferroviaires répondant aux besoins des usagers du transport.

Pour une maîtrise publique

Les entreprises ne sont pas dans une logique de filière. L'exploitant passe un appel d'offres au constructeur dans le cadre d'une simple et classique relation commerciale où le coût devient la principale - sinon la seule - variable d'ajustement ; en d'autres termes, l'appel du moins-disant, avec son cortège de conséquences : délocalisations des productions, suppressions massives d'emplois, dégradations des conditions de travail, absence de stratégie « recherche et développement » donc d'innovations techniques ...

Les politiques d'austérité et de rigueur impactent les atouts industriels et d'emplois dans cette filière.

Ces choix sont inacceptables, car ils remettent en cause le service public et nourrissent les stratégies des grands groupes industriels, les axes sur les marges et les profits pour les actionnaires :

- une chute de l'emploi industriel : mouvement de désindustrialisation ;

- un glissement de l'emploi industriel vers les services ;
- une modernisation de l'outil de travail et une productivité accrue qui ont entraîné une suppression d'emplois dans le secteur industriel ;
- un glissement des services publics vers des services marchands ;
- les services publics doivent garantir l'accès à tout, l'égalité et la continuité sur le territoire ;
- une précarisation de l'emploi dans les services publics.

La CGT milite pour le développement de la filière ferroviaire, par la relance du FRET, par une structuration nationale et aussi européenne, par des investissements publics transparents et de meilleures relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants.

La responsabilité des collectivités, de l'Etat, se pose en termes de choix d'investissements pour stimuler la croissance et la réponse aux besoins. La campagne CGT sur « le coût du capital » doit être mise en lien avec notre démarche revendicative pour l'emploi industriel et la ré-industrialisation de la France.



Juste coût du transport

Report modal ... Pour quand ?



Le dumping social, la sous-tarification du transport routier continuent de faire des ravages avec des millions de suppressions d'emplois (SERNAM-MORY/DUCROS ...), à quoi il faut ajouter les effets négatifs sur l'environnement.

Pourtant, le gouvernement actuel ne semble pas décidé à inverser la tendance, au contraire tous les signes et engagements pris –ces derniers mois– vont complètement à l'encontre des décisions du Grenelle de l'Environnement et d'un report modal vers les modes alternatifs que sont le rail et le fluvial.

Il en est ainsi de la généralisation du 44 tonnes, mais aussi du nouveau report

de l'écotaxe poids lourds, en fin 2013, ou encore quand il soutient la politique du bas coût (low cost) qui se généralise dans tous les modes de transport.

Cela explique peut-être pourquoi les transports ont été (malgré les demandes multiples de la CGT) absents des thèmes abordés lors des conférences environnementales de 2012 et 2013.

Jusqu'à quand ce gouvernement socialiste/EELV va-t-il nier l'évidence et céder aux sirènes du capital ? Pourtant, la structuration, l'organisation des transports posent des questions de fond, touchant aux choix économiques et de société, c'est-à-dire au mode de développement : un sujet sans doute trop sensible.

Et cela dans un contexte de concurrence exacerbée, de dumping social, d'opposition entre modes de transports où à l'intérieur des modes, de mises en concurrence des salariés, ne répondant pas aux besoins des usagers, des populations et allant à l'en-

contre d'une diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Le dernier rapport du GIEC est alarmant et les phénomènes climatiques de ces derniers mois en Europe et dans le monde nous interpellent, comme le dit Jean Jaubert –climatologue– dans l'Humanité du 12 novembre 2013 «... notre crainte, c'est que le réchauffement climatique ne favorise des cyclones de plus en plus violents, provoquant des dégâts de plus en plus graves. Si les événements de ce type continuent à se multiplier, il est probable que –dans le prochain rapport du GIEC– le lien soit fait avec les activités humaines » fin de citation.

Les transports sont responsables de près de 30% des émissions totales de GES. Ils représentent 32% de la consommation générale d'énergie et concentrent –à eux seuls– 70% de la consommation française de pétrole.

En France, ils sont premiers émetteurs de GES devant l'agriculture, le résidentiel et l'industrie. Alors que les autres

secteurs connaissent une diminution des émissions de CO₂, celles issues des transports ont augmenté de 36% depuis 1990. Ils constituent donc un levier essentiel pour toute transition écologique.

Ce qui implique une autre régulation que celle du marché et des logiques de concurrence et de flux tendu permettant d'assurer des transports qui soient économiquement, socialement et écologiquement responsables. Cela passe –notamment– par une organisation des transports, appropriée à chaque domaine : voyageurs et marchandises.

La multimodalité reconnaît l'utilité de tous les modes et définit leur place pertinente, sans les opposer.

Elle requiert une volonté de maîtrise publique de tout le système de transports. C'est un choix politique fondamental ! D'ailleurs, le capital, le patronat emploient rarement en ce sens ce concept de multimodalité : lui est préférée la logique de concurrence et de profit, y compris dans le cadre d'intermodalités (dont ils ont besoin pour leur business) et cela aux dépens de l'intérêt général, des besoins sociaux et environnementaux.

Sortir de la sous-tarification

Le Fret ferroviaire, comme le fluvial, sont de plus en plus marginalisés, ceci étant dû à une politique très favorable au mode routier. Outre la généralisation du 44 tonnes, il y a la baisse de la taxe à l'essieu, exonération de contribution carbone et réhabilitation de projets autoroutiers dans les contrats de Plan Etat-Régions, les transporteurs routiers jouissent de multiples privilèges que leur octroie l'Etat.

Et, si le transport routier apparaît comme le mode le moins cher, c'est parce que ses coûts externes ne sont pas facturés : usage des infrastructures, nuisances sonores, pollution, congestion routière, accidentologie ... Ces coûts restent assumés par la collectivité, les salariés et les contribuables.

En fait, le coût moyen de transport d'une tonne sur 350 km –coûts externes compris (chiffres 2011)– sont

de 33€ pour le routier, 27€ pour le rail, 21€ pour le fluvial petit gabarit et 15€ pour le fluvial grand gabarit (pour le rail et le fluvial, sont également compris le pré et post acheminement).

Il n'y a pas photo ! Les coûts externes représentent plus du tiers pour le transport routier. C'est de l'argent public ; les collectivités financent ce transport au détriment du report modal et du développement du service public de transport. Ce n'est pas la conception ni la finalité que nous en avons !

Rappelons que l'Etat a supprimé la Tarification Routière Obligatoire (TRO) en 1986, conduisant à l'absence de prise en compte des coûts externes.

Pourtant, le « juste coût des transports », tout comme la « multimodalité » sont inscrits dans la LOTI mais pas mis en œuvre. Comme n'a jamais été transcrit dans la loi, contrairement aux décisions du Grenelle de l'Environnement, le fait que « le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général » et c'est pourquoi nous continuons de le revendiquer. Ce n'est ni aux salariés, ni aux populations de payer la note des décisions de ceux qui ont érigé ce système et des profiteurs.

Le transport est tellement sous tarifié qu'il n'est même plus un frein aux délocalisations industrielles multipliant les parcours parasites de marchandises et contribue à vider l'emploi des territoires conduisant à la fermeture de sites de productions, à des licenciements.

Il faut réinstaurer une Tarification Sociale Obligatoire (TSO) qui soit, également, environnementale, contraignante en France et en Europe.

Défendre une Tarification Sociale Obligatoire et une revalorisation sociale des travailleurs de la route, c'est élever le coût du transport routier et l'amener à reprendre sa juste place dans les choix du transport, celle du transport terminal et local.

Le report modal a des impacts sociaux et il faut assumer des reconversions nécessaires des salariés du transport routier vers d'autres modes de transports.

Au final, une internalisation des coûts externes, combinée avec une Tarification Sociale Obligatoire en faveur des travailleurs du transport routier sont les



leviers pour protéger la collectivité et les salariés des pratiques de dumping.

Sur ce chemin vers une harmonisation sociale et fiscale, il y a aussi urgence à remettre à plat la directive des « travailleurs détachés » pour éradiquer les dérives actuelles et garantir des conditions de travail décentes aux salariés, tirer vers le haut le niveau social lié à leur salaire et à leur protection sociale, améliorer leurs conditions de vie, de travail.

Les reniements et la fuite en avant du gouvernement sont lourds de conséquences pour le report modal, sur les enjeux environnementaux, mettant en péril les financements de 120 projets de développements de transports collectifs, de renouvellement, modernisation d'infrastructures ferroviaire, fluviale et routière ; à quoi il faut ajouter le scandale du financement du consortium « ECOMOUV » attributaire d'un contrat de privatisation de la mission publique de la collecte de l'impôt ! Une gabegie financière de « Partenariat Public Privé (PPP) » que dénonce et combat la CGT !

Il n'y a pas d'avenir économique, social, environnemental et pour un véritable report modal, si nous ne sortons pas de la pensée unique dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence ... alors que nous avons besoin de complémentarité, de multimodalité, de maîtrise publique et de service public, pour répondre aux besoins d'où la nécessité et l'importance de poursuivre et amplifier la campagne CGT sur le « coût du Capital »

Ferroviaire-Ciel unique : mobilisations européennes.



Ce premier trimestre 2014 a de nouveau été traversé par un ensemble de dossiers structurants, d'enjeux d'avenir déterminant au plan européen et qui ont tous comme corolaire une même volonté à fragiliser des pans entiers d'activité dans le domaine des transports.

Fidèle à sa vision dogmatique d'un libéralisme économique qui ne sert qu'un intérêt, celui du capital via principalement la rémunération d'actionnaire et la volonté à caser les statuts des secteurs qui échappent toujours au marché, tels les services publics ; Dans un contexte où l'austérité est le « fil rouge » de toute politique publique et enferme toujours plus les peuples et les salariés dans une spirale infernale ne pouvant aboutir qu'à la remise en cause d'acquis sociaux, à la casse des services publics et à la dérèglementation du travail, la commission européenne, le parlement et non sans le soutien de nombreux états, s'est de nouveau illustré dans une nouvelle étape de libéralisation qui, par nature, est nuisible aux intérêts du monde du travail.

Deux dossiers ont marqué cette période, des luttes à l'initiative de la CGT se sont menées, des combats portés au niveau de l'ETF (fédération européenne du travail transport) ont aussi permis certains reculs et il faut poursuivre en ce sens afin d'aboutir à des avancées réelles pour les salariés !

Fin janvier, une mobilisation unitaire européenne contre le projet «Ciel unique» dans le secteur du contrôle aérien.

La problématique du Ciel unique européen a déjà été abordée dans ces colonnes. Pour rappel, la Commission européenne veut légiférer en matière de contrôle aérien. Elle en est à son 3^e paquet Ciel unique (Ciel unique 2+) depuis les années 2000. Elle répond, voire va au devant des demandes pressantes des compagnies aériennes désireuses de faire baisser les coûts des prestations de contrôle aérien au détriment des conditions de travail des salariés du secteur et de la sécurité.

De nombreuses luttes ont été menées depuis 1999 par la CGT et l'ETF (Fédération Européenne des travailleurs des Transports) pour contrecarrer cette politique véhiculée sous le joli vocable de «Ciel unique». Ces luttes ont, pour l'instant, permis d'éviter le démantèlement de la DGAC et de maintenir ses services unis dans la Fonction Publique de l'Etat, de préserver le service public, les statuts et les conditions sociales des personnels de l'aviation civile.

Mais la Commission ne désarme pas. En 2013, elle lance une nouvelle offensive avec un 3^e paquet Ciel unique, appelé « Ciel unique 2+ » (SES2+). Les nouveaux objectifs de baisses de coûts et les externalisations exigés sont tels que de nombreux Etats, dont la France, s'y opposent. L'organisation de la DGAC est directement visée. La Commission n'accepte pas l'organisation intégrée de la DGAC au sein de la Fonction Publique. Le commissaire aux transports demande son démantèlement. En juin 2013, le Ministre des transports français, suivi par son homologue allemand, demande très clairement à la Commission de revenir sur son projet, le qualifiant de «ni utile, ni souhaitable». La mise en œuvre de ces exigences asphyxierait la DGAC, l'obligerait à réduire de façon drastique les conditions sociales des personnels et les investissements essentiels pour l'avenir du contrôle aérien.

La CGT et ETF ont organisé une journée de grève le 12 juin 2013, une manifestation devant le Parlement de Bruxelles le 14 octobre 2013 et une nouvelle journée de grève et de manifestations le 30 janvier 2014 contre cette politique. Des salariés des différents pays concernés se sont mobilisés selon des modalités propres (Hongrie, Slovaquie, Bulgarie, Autriche, Italie, Grande Bretagne, Portugal, Grèce, Chypres). Les mouvements ont été des succès, les

enjeux importants sont compris par les personnels.

Mais le processus législatif européen se poursuit. Le parlement européen est dorénavant saisi du dossier. Très à droite et ignorant les interventions des personnels, il a renforcé encore le caractère ultralibéral du texte au travers d'une série d'amendements. Le Ministre des transports français a de nouveau réagi signant un courrier avec ses homologues espagnol et italien, cette fois pour exprimer avec force l'opposition de ces gouvernements à cette politique néfaste.

La sécurité du trafic aérien, sa régularité, les considérations environnementales et les conditions sociales des personnels sont les éléments qui doivent être prioritaires. La sécurité aérienne ne fait pas bon ménage avec les recherches de profits et les cadeaux aux actionnaires de tous bords toujours à l'affût.

La CGT sera à la pointe d'autres mouvements si la Commission et le Parlement européens qui sortiront des élections de mai 2014 persistent dans leur politique visant à soumettre le secteur de l'aviation civile aux seules lois du marché. Le gouvernement français, quant à lui, doit dorénavant honorer ses engagements contre cette libéralisation venue de Bruxelles



Le 25 février, à l'appel de l'ETF, les Cheminots et les agents de la RATP se sont mobilisés contre le 4^e paquet ferroviaire.

La CGT s'oppose à la volonté de la Commission européenne d'ouvrir à la concurrence le trafic ferroviaire voyageur à l'horizon 2019 dans le cadre d'un quatrième «paquet ferroviaire» adopté le 30 janvier 2013. Il comporte six textes législatifs européens proposant de structurer, pour les 20 années à venir, les systèmes ferroviaires en Europe.



Ce quatrième paquet se résume à une ouverture à la concurrence par appels d'offres pour les transports régionaux de voyageurs (dont le réseau RER francilien) et les trains d'équilibre du territoire, à la libéralisation totale des TGV, à la séparation intégrale de l'infrastructure et de l'exploitation, à l'abrogation du règlement de 1969 pour l'équilibre des régimes de retraite et porte des atteintes graves au droit de grève par l'instauration d'un service minimum.

La CGT s'oppose à ce projet européen néfaste et demande qu'un bilan soit fait des libéralisations antérieures, entre autres celle du fret ferroviaire.

Nous sommes formellement opposés à l'ouverture à la concurrence, l'organisation des systèmes de transport doit rester dans le domaine de compétences des États membres, sous contrôle et maîtrise publique, par les entreprises publiques historiques intégrées.

En ce sens, le rôle de l'agence européenne doit être de faire appliquer les règles de sécurité à tous les opérateurs et de mettre en place des normes de travail de haut niveau.

Dans le pilier politique de ce 4^e paquet ferroviaire, la Commission européenne propose l'ouverture des marchés et la concurrence pour les services de transport de passagers nationaux et met en péril l'existence d'entreprises ferroviaires intégrées en fixant des conditions sévères pour l'organisation des entreprises intégrées telles la SNCF et la RATP.

ETF a appelé à un rassemblement à Strasbourg le 25 février 2014 devant le parlement européen. Plusieurs milliers de cheminots de toute l'Europe y ont participé ainsi qu'une délégation de la RATP. Ce rassemblement est en lui même une première victoire, celle de placer cette question au cœur des

préoccupations des salariés, démontrer que les décisions prises au niveau européen ont des incidences directes sur leur quotidien et sur leur avenir.

Quelques bougés fruits des mobilisations: la commission TRAN du parlement européen a renforcé la partie sociale du règlement OSP (obligations de services publics) en rendant obligatoire aux autorités compétentes d'exiger des normes sociales dans l'offre en compétition et/ou pour le transfert de personnel en cas de changement d'opérateur.

D'autre part, la commission TRAN avait introduit la question du service minimum en cas de grève et cela attaque le droit de grève fondamental... Un recul notable a été gagné sur la question de la remise en cause du droit de grève, c'est là aussi une victoire dont nous aurions tort de négliger la portée, et ce même si l'inspiration libérale de ce 4^e paquet ferroviaire n'a pas été remis en cause lors de son adoption par le parlement.

Là encore, comme dans les autres secteurs des transports, loin de toute résignation et consciente des enjeux qui nous font face, toute la CGT est mobilisée pour imposer d'autres choix, pour un progrès social dans le cadre d'un élargissement des droits des travailleurs et du renforcement des acquis sociaux comme des entreprises publiques et du service public dans l'ensemble des secteurs du transport. Ce premier trimestre 2014 montre combien nos luttes doivent trouver un écho aussi au plan politique et il est de notre responsabilité de syndicaliste d'éclairer les salariés de nos différentes fédérations et dans les entreprises sur les enjeux européens, particulièrement à l'occasion des élections européennes qui se dérouleront en France le 25 mai prochain !

LES INFRASTRUCT

le réseau routier national (RRN) doit entretien, exploitation et développe



Le Gouvernement, au travers d'un plan de relance autoroutier envisagé sur la période 2015-2020 et dans le cadre des contraintes des dépenses publiques, lance un grand programme de privatisation des routes de France. La CGT lance une campagne nationale pour battre en brèche le processus de privatisation.

Scandale national des privatisations : La CGT s'oppose au financement des projets routiers par le recours à l'allongement des durées de concessions actuelles des sociétés d'autoroutes.

Après le scandale national des privatisations des sociétés concessionnaires publiques, en 2005-2006, que les Gouvernements successifs de Raffarin et Villepin ont décidé de brader, le Gouvernement actuel cherche à mettre en place un plan de relance autoroutier en confiant à nouveau la réalisation et l'exploitation de tronçons de routes nationales (voir carte) exploités

pour certains projets par les services routiers de l'Etat des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) et pour d'autres opérations déjà concédées aux sociétés concessionnaires. l'Etat dit qu'il n'a plus d'argent, il confie donc le financement du programme (1,2 milliards € concernent et impactent les DIR et 2,5 milliards concernent des opérations supplémentaires demandées aux sociétés d'autoroutes) aux sociétés concessionnaires actuelles par «adossement» des projets en contrepartie d'un allongement des durées de concessions existantes (de 2 à 3 ans supplémentaires aux



URES ROUTIÈRES :

rester sous maîtrise publique, sinon ne doivent pas être privatisés

durées actuelles de plus de 30 ans), ce qui n'est pas sans poser un problème d'application des règles de mise en concurrence pour la réalisation de ces travaux. Le Gouvernement a saisi la Commission, avis attendu avant les échéances des élections européennes. La CGT a pour objectif d'alerter les salariés et pouvoirs publics sur le processus de privatisation des routes

nationales et la hausse continue des péages pour le profit des sociétés privées d'autoroutes : leurs bénéfices doivent être réinvestis, (ce qui est loin d'être le cas selon la Cour des Comptes), au profit de l'intérêt général. Ce qui suppose des renégociations des contrats de plan entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes, en faveur du

retour des bénéfices aux infrastructures de transport.

La CGT s'adresse aux populations et élus pour leur demander d'exiger des solutions de financement public pour entretenir et régénérer les routes existantes à travers une pétition nationale accessible en ligne : <http://www.petitionpublique.fr/?pi=P2014N46022>.

2005-2006-2007 : décentralisation des routes nationales et privatisation des autoroutes

La politique routière nationale a été marquée par de grandes évolutions suite aux multiples étapes : En 1972, par le déclassement de 53 000 km de Route Nationale (RN) aux départements et en 2007, par le transfert de 18 000 km de RN qui ont rejoint les réseaux routiers départementaux (380 000 km de RD). Globalement, ce transfert ne concerne pas uniquement les routes, mais aussi tout leur environnement : les fossés, les talus, les trottoirs, les bornes, les panneaux, les ponts, les murs, les tunnels. A cette fin, ont été transférés aux départements quelques 25 000 agents. Fin des emblématiques DDE gestionnaires des routes et création des directions interdépartementales des routes (DIR), 11 nouveaux services routiers de l'Etat, et abandon des parcs départementaux de l'Équipement avec le transfert de plus de 5 000 ouvriers des parcs et ateliers en 2013. Aujourd'hui les transferts de compétences et de charges aux Conseils Généraux, s'apparentent plus

à «un cadeau empoisonné» qu'à une meilleure répartition des responsabilités des pouvoirs publics. Reste à l'Etat ce qui est présenté comme le «réseau principal structurant» : 8800 km de RN et 11 000 km d'autoroutes dont 8000 km sont concédés pour leur exploitation et l'entretien aux grands groupes privés¹ (Vinci, Eiffage et le groupe Espagnol Abertis) depuis la privatisation en 2005-2006, des Sociétés d'Economie Mixte publiques à 100% de capitaux Etat. En conséquence, la donne a changé, les péages sont empochés par ces opérateurs privés : ce sont des milliards € de bénéfices réalisés par ces sociétés et quelques 5 milliards de dividendes versés à leurs actionnaires, tout en réduisant massivement leurs salariés (- 14%) notamment les péagistes suite à l'automatisation des péages. Pour l'Etat c'est une perte globale de 10 milliards € lors de la vente et un manque à gagner de plus d'1 milliard € par an. C'est la fin de la maîtrise d'ouvrage publique pour le financement des

programmes d'investissements soumis désormais au marché. L'Etat ne joue plus correctement son rôle d'encadrement et de contrôle des tarifs autoroutiers, et selon le rapport de la Cour des comptes 2013 « l'Etat se trouve dans un rapport nettement déséquilibré pour négocier les contrats de plan avec ces sociétés » et il est clairement dit également que « Le modèle économique des contrats de plan, qui ne sont pas publics, est construit de telle sorte que tout investissement est compensé par une hausse de tarifs. Ainsi, les bénéfices des sociétés concessionnaires n'ont pas à être réinvestis dans des investissements nouveaux ou dans des diminutions de tarifs. Ce modèle ne peut donc qu'aboutir à une hausse constante et continue des tarifs » tout est dit !

1 : Vinci : cofiroute, asf et escota ; eiffage : sapn et sanef ; abertis : aprr, area

Un besoin d'entretien urgent et prioritaire pour rattraper un bon niveau de renouvellement et de sécurité des routes nationales.

Il y a un réseau routier national mal entretenu, dont la qualité se dégrade. Le Schéma National des Infrastructures de transport (SNIT) reconnaît qu'en 2008, 16 % des chaussées du réseau non concédé et 12 % des ouvrages d'art (tunnels et ponts) avaient un mauvais indice de qualité. Les crédits d'entretien des dernières lois de finances, consacrés au RN, ont connu une baisse continue, pour atteindre environ 130 millions € en 2013 alors qu'il en faudrait 160 millions par an pour une durée de 8 ans selon le rapport DURON de juin 2013 -issu des travaux de la commission « mobilité 21 ».

Il est urgent de réengager des programmes de crédits pour rattraper les retards qui ont des incidences sur la sécurité routière et sans oublier l'incidence sur l'activité des entreprises du BTP et l'emploi.

Ils ne sont pas à la hauteur des besoins nécessaires pour l'amélioration du taux de renouvellement des couches de surfaces tombé à 4% en 2012, en baisse de 1 point par an depuis 2009 (8,8 % en 2009). Insuffisants également, pour traiter les dégâts des chaussées des hivers derniers et pour le bon fonctionnement des services de la viabilité hivernale, [comme l'a démontré](#)

l'UIT-CGT dans son MEMORANDUM sur les épisodes neigeux 2010-2011-2012, ayant paralysé les trains, les routes et les aéroports. Malgré une enveloppe supplémentaire de crédits évaluée à plus de 45 millions en 2012, et affectée à cette mission du service public routier, les crédits du budget 2014 restent calés à 134 millions € depuis 2009 ! De plus, la multiplicité d'acteurs (Etat, départements, communes, sociétés d'autoroutes) a considérablement compliqué la gestion de l'entretien routier tout particulièrement en période hivernale- ce qui suppose des moyens renforcés pour le service public routier.

Un besoin de ressources nouvelles pour le financement d'un véritable plan de relance des infrastructures.

La priorité de l'investissement doit aller à la régénération des réseaux existants. Les projets routiers neufs doivent être réalisés dans une approche multimodale, sinon c'est le risque d'aller vers le retour du tout routier au détriment des modes alternatifs et de l'aménagement des territoires, et perdre en cohérence avec les enjeux de la transition énergétique et écologique.

L'UIT-CGT a fait valoir ses positions et analyses sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) dans son MEMORADUM sur les infrastructures (supplément du Bulletin UIT N°73 de décembre 2012), et a été auditionnée par M DURON, Président de la commission «mobilités 21 » chargée de hiérarchiser des projets et de proposer au Gouvernement des scénarios de financement à long terme. Le 1^{er} ministre dans sa communication du 3 juillet 2013 sur le Plan d'Investissement d'Avenir, (PIA infrastructures, voir le bulletin de l'UIT N° 76 de septembre 2013) a retenu le scénario de 30 milliards € d'investissement -d'ici 2030- pour les projets de développement (voir annexe) ; il annonçait, également, un engagement de l'Etat

pour abonder de 400 millions d'€ supplémentaires l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pour permettre d'engager les projets de régénération des réseaux existants notamment ferroviaire et fluvial.

On n'en prend pas le chemin après la reculade du Gouvernement sur l'écotaxe PL² qui a pour conséquence un manque à gagner pour l'Etat de plus d'un milliard € par an, pour engager les projets de développement multimodal et complémentaire des réseaux de transport ; rappelons aussi le scandale de la ponction de 250 millions € de loyer annuel auxquels s'ajoutent les pénalités de retard de mis en service que l'Etat doit verser au consortium Ecomouv, attributaire du contrat de Partenariat Public Privé (PPP).

Tout ceci dans un contexte d'austérité et de réduction des dépenses publiques notamment des investissements. L'argument du Gouvernement étant de dire qu'il manque de l'argent pour financer les projets et qu'il n'aurait pas d'autres choix que de faire de nouvelles concessions et privatisations.

Pour la CGT c'est une vision à court terme sous le dogme libéral de l'austérité et de la réduction des déficits publics qui joue contre une politique de croissance économique. L'Etat doit avoir une vision à long terme car il s'agit des investissements d'intérêt général pour l'avenir et les générations futures et ceux-ci doivent répondre aux besoins de développement des infrastructures dans une logique multimodale et d'aménagement du territoire et dans un souci de replacer le service public et la maîtrise publique comme enjeux essentiels de la transition énergétique et écologique.

2 : L'écotaxe PL en est un levier pour financer le développement de la multimodalité et de la complémentarité des modes en sortant de la sous tarification du transport routier de marchandises qui est loin d'être payé à son juste coût : la CGT revendique l'internalisation des coûts externes négatifs -usage de la route, nuisances, pollution et insécurité routière et congestion- dans le coût du transport.

La CGT exige une maîtrise publique et un financement public à travers des marchés publics.

Il faut une volonté politique pour rechercher des ressources financières disponibles : tout d'abord un budget de l'Etat qui ne sacrifie pas les dépenses publiques au motif que l'Etat doit se désendetter et, en second lieu - pour garder la maîtrise d'ouvrage publique - avoir la capacité de faire des emprunts à des taux d'intérêt bas, ce qui suppose de sortir des contraintes du marché. Le Gouvernement aura-t-il le courage poli-

tique de lever la suspension de l'éco-tax poids lourds pour disposer du milliard € attendu ?

La CGT revendique la création d'un pôle financier public. C'est un enjeu de maîtrise publique du système de transport qui se joue dans la capacité de financement des infrastructures pour réaliser un développement multimodal des infrastructures et com-

plémentaire des modes de transport favorisant le report modal des déplacements de voyageurs et des marchandises de la route vers les modes de transport alternatifs, ferroviaire, fluvial et cabotage maritime. La CGT exige une stratégie de la BPI en faveur de l'investissement d'intérêt général et non pas pour soutenir les opérations spéculatives.

Le plan de relance autoroutier 2015-2020 c'est la poursuite du processus de privatisation du réseau routier national.

Après le scandale national des privatisations des sociétés d'autoroutes, les projets autoroutiers sont présentés par le Gouvernement, dans le cadre du plan de relance autoroutier 2015-2020, comme de faible ampleur ; mais en réalité, c'est la poursuite du processus de privatisation du réseau routier. L'ensemble des projets de privatisation apparaissent sous plusieurs justifications et représentent un investissement de 3,7 milliards d'€ qui vont être sources de profits pour les actionnaires des sociétés d'autoroutes :

- des projets sont déjà finalisés (RN 10, tunnel de Toulon, RCEA dans la traversée de l'Allier et de la Saône et Loire...), beaucoup sont liés aux contournements urbains (A480 à Grenoble, A75 sud Clermont Ferrand ...) et à des aménagements de sécurité en 2x2 voies (troncs communs

RN 154/RN12 à Dreux, et A 45 entre Lyon - St Etienne) et renforcement de tronçons d'autoroute (A13, A29....

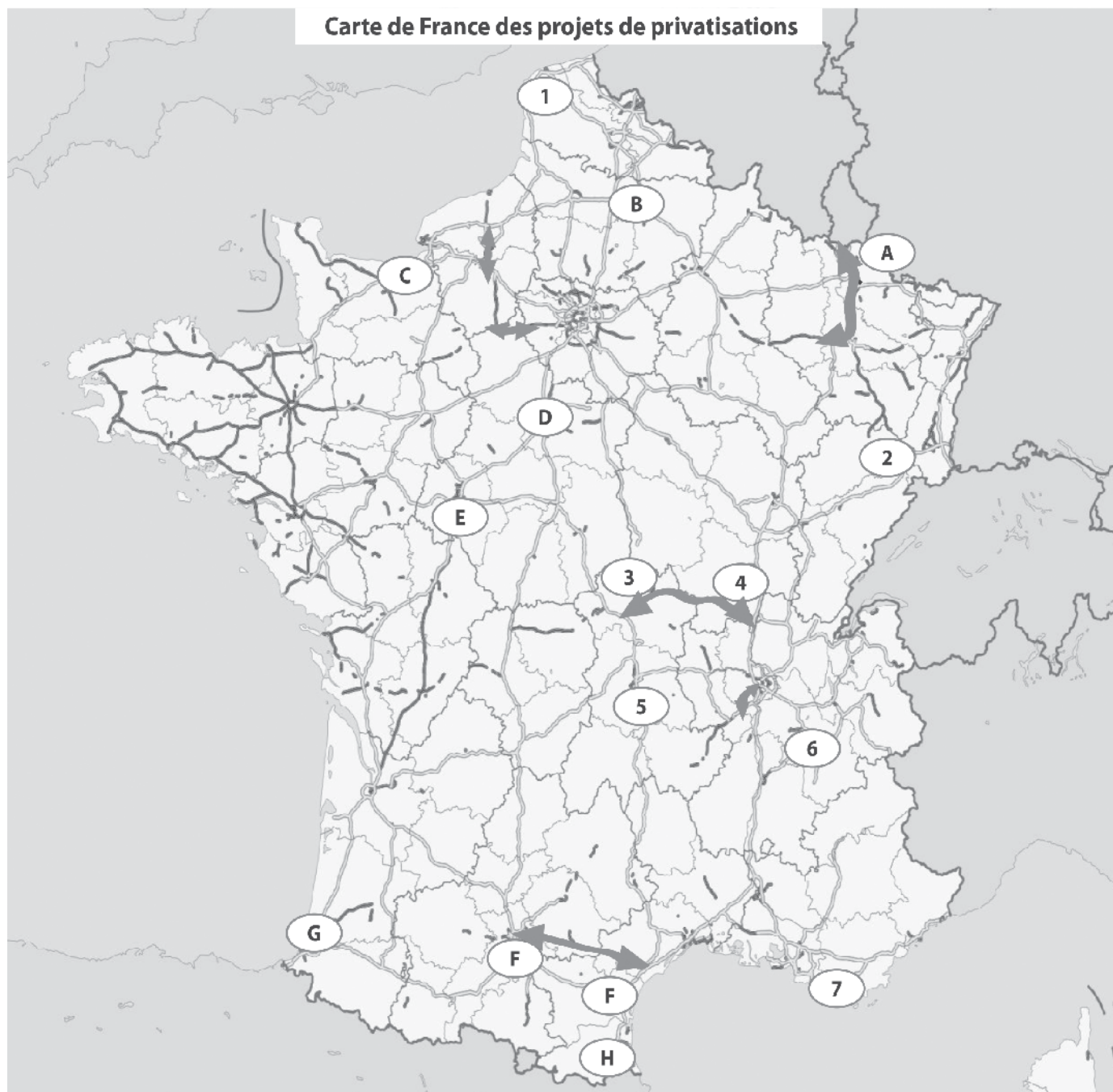
- des projets sont issus de la volonté des élus qui veulent résoudre les problèmes de trafic routier et de sécurité (RCEA : Macon-Montmarault) et en l'absence de fonds publics se retournent vers le secteur privé, pour soi-disant accélérer les réalisations ! Certains ont vocation à faire une liaison avec un réseau déjà concédé (RN10 + les tronçons de RN « orphelins » depuis la décentralisation des RN).

Hors ce plan de relance autoroutier, sont pointés, d'ici 2030, les projets de la liste du rapport DURON qui portent sur des réseaux complets : aménagement en autoroute de la RN 126 Castres -Toulouse, de la RCEA en concession dans l'Allier et en marché

public dans la traversée de la Saône et Loire, de tronçons de la RN20, RN 21 , de l'A31 entre Toul et la frontière Luxembourgeoise...)

Pour la CGT, rien ne garantit non plus, à moyen terme, que des projets de transfert de RN et de privatisations puissent intervenir dans le cadre de la nouvelle Loi de décentralisation (acte III), que la CGT conteste dans sa logique de concentration des pouvoirs et de dépossession des citoyens des décisions et des salariés des questions d'aménagement du territoire et de transport ; en témoignent les dispositions du premier acte d'affirmation des nouvelles métropoles -voté en 2013- et qui sera complété, notamment l'accroissement des pouvoirs des régions en 2014...

Carte de France des projets de privatisations



Projets de privatisation des routes nationales et autoroutes concédées : Plan de relance autoroutier

Routes nationales				Autoroutes concédées		
N°	DIR	Section concernée	Km	N°	Section concernée	Km
1	DIR NORD	Extrémités RN 42 à St Omer et à boulogne	5	A	A4 Metz	10
2	DIR EST	RN1019 Severanis - Héricourt	10	B	A29 Amiens	30
3	DIR CF	RCEA Allier / Montmarault - Le Montet	14	C	A13 - A813 Caen Rouen	30
4	DIR CL	RCLA Saone et Loire	7 ou 18	D	A10 Orléans	15
5	DIR MC	Clargissement A75 Sud clermont ferrand	11	E	A10 tours	25
6	DIR CL	A480 Grenoble voire A48	15	F	A61 Toulouse - Narbonne	35
7	DIR MED	Itinéraire A50 - A57	12	G	A63 Biarritz	25
				H	A9 Le Boulou	10

Plan investissements aurotoutier (création, élargissement, contournement, ...) 2015 - 2030 ; privatisations totales ou partielles de RN : (RN 126 Castres -Toulouse; RN 12/RN 154 Dreux-Nonancourt; A31 Toul-frontière luxembourgeoise; RCEA Montmarault - Macon; A45 Lyon- St Etienne; A28-A13 Contournement Est de Rouen)

C'est un nouveau scandale national

car il est avéré que la quasi-totalité des investissements sera remboursée dans les dix prochaines années ; les années restantes des concessions rapporteront des sommes considérables payées par les usagers : en quelque sorte une double peine puisque les routes concernées sont déjà payées par les contribuables et continueront d'être payées par l'utilisateur pendant les années de concessions à travers les péages quoiqu'en disent certains élus locaux en promettant une exonération du péage pour les riverains ! Cette stratégie de l'Etat de faire croire que c'est le recours à l'argent privé qui va

financer ces projets, et que cela permet d'accélérer la mise en œuvre des opérations, est fausement assénée par le Gouvernement dans toutes les instances de consultations sur ces projets et dans le débat national public ! Ces travaux routiers rapportent beaucoup aux groupes pour la plupart actifs dans le secteur du BTP, à tel point que le rapporteur de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale (Gilles Carrez) a saisi l'Autorité de la concurrence sur la situation de la concurrence dans le secteur des autoroutes, notamment l'application règles de mise en concurrence ouvertes pour

la réalisation des travaux d'entretien ou d'extension du réseau (avis attendu pour l'été 2014 !).

S'agissant de la liberté de choix de l'utilisateur d'une route nationale gratuite sans être obligé de se déplacer sur l'autoroute payante pour aller au travail, la CGT réaffirme que ce dernier a le droit à un itinéraire alternatif de routes nationales de qualité et gratuit : principe de contrepartie effective aux péages et principe d'égalité de traitement de l'utilisateur.

Le Gouvernement continue de brader son patrimoine routier national....ce qui revient à liquider à plus ou moins long terme le service public routier de l'Etat.

Dans les DIR, services routiers de l'Etat, c'est plus de 5000 agents sous statuts de fonctionnaires qui travaillent à l'entretien, l'exploitation et à la maintenance des routes nationales ; leurs revendications, portées avec la CGT fortement majoritaire, dénoncent les contraintes budgétaires du budget d'entretien et d'exploitation, et l'insuffisance de moyens et d'effectifs qui dégradent fortement les organisations de travail et les conditions sociales. Les mobilisations des personnels exigent le respect des réglementations minimales des temps de repos et de travail lors de la viabilité hivernale. Elles combattent les dérives de l'externalisation de leurs missions et des tâches vers le secteur privé qui, loin d'être des économies, engendrent au contraire des coûts supplémentaires pour la collectivité. C'est la raison pour laquelle la CGT demande le retour à la constitution des parcs de l'Équipement dans le DIR, afin de permettre la bonne exécution des opérations d'exploitation, de maintenance des réseaux routiers, des installations et des matériels.

Ces projets de privatisations sont une brèche ouverte dans le réseau routier national non concédé et le service public routier des DIR.

Le recours aux concessions pour financer de nouvelles sections du réseau routier national pour des raisons de sécurité, contournement, de désenclavement et de congestion, doit cesser. Il s'agit de s'opposer à cette orientation libérale de la politique économique du Gouvernement, qui pousse l'Etat -par soucis d'économies pour se désendetter- à brader son patrimoine alors même que les entreprises sont destinataires de cadeaux fiscaux à travers le crédit d'impôt, de compétitivité et emploi (CICE= 30 milliards €), et le pacte de responsabilité (20 milliards € supplémentaires d'exonération des cotisations patronales de la branche famille) et cela sans contrepartie en termes d'emploi !! Marché de dupes et « tromperie sur la marchandise » quand le major du BTP VINCI annonce que la privatisation des routes rapporterait selon ses prévisions, « 40 000 emplois » pour la réalisation des chantiers (!) en regard du transfert des 3,7 milliards d'euros d'investissements en contrepartie d'une durée supplémentaire des concessions. Alors même

que les sociétés concessionnaires d'autoroutes et notamment VINCI (Cofiroute, ASF et Escota) ont réduit de 25% leurs effectifs, principalement les péagistes ! Les salariés ont à faire face à ces réductions d'emplois, ce qui n'est pas sans conséquence sur l'organisation du travail, la qualité de service et sur la sécurité des salariés et des usagers des autoroutes.

L'« or gris » du bitume va pouvoir continuer à couler à flots et ponctionner les bénéfices issus des péages qui ne sont pas réinvestis pour l'entretien, la modernisation des réseaux mais vont directement dans les poches des actionnaires ; Ils s'enrichissent et c'est ce que dénonce la CGT à travers la campagne sur le coût du capital : rappelons qu'une année de péages supplémentaires c'est environ plus de 2 milliards € et que les sociétés affichent un taux de rentabilité de l'ordre de 8 % . Qui plus est, le modèle des concessions actuelles conduit à ce que tout investissement est compensé par une hausse des tarifs. Ça coûte cher à la France, économiquement, socialement et au niveau environnemental.

L'intervention des salariés, usagers et citoyens est donc primordiale pour mettre fin aux privatisations des routes, véritable scandale national.

Il est urgent de s'opposer aux privatisations en inscrivant l'action dans la durée et dans une convergence revendicative des professions concernées des DIR, des conseils généraux, des salariés des sociétés d'autoroutes et des territoires. Ces projets nous concernent tous : usagers et citoyens qui allons payer le prix fort pour emprunter un réseau déjà financé par l'impôt.

Les personnels vont être directement concernés par des transferts qui s'annoncent dans le cadre du plan de relance autoroutier, avec peu ou pas de garanties, comme d'ailleurs l'ensemble des personnels des DIR à plus ou moins long terme qui voient leur avenir menacé par les processus de privatisations et d'externalisation des missions.

Combattre l'extension des concessions autoroutières, le choix de la commande publique sous contrats de PPP et exiger le retour du réseau autoroutier dans le giron de l'Etat sont des axes revendicatifs de l'UIT, partagés par les professions et les territoires.

L'objectif commun aux organisations des Fédérations CGT de l'Equipe-environnement, des Transports (branche société d'autoroute), des Services Publics (des Conseils Généraux), en liaison avec les organisations en territoire (Comité régionaux et leurs

UIT régionales, UD et UL) est de coordonner ces luttes et de construire une mobilisation en territoire et au niveau national pour stopper le processus. Il faut mobiliser, avant tout, les personnels concernés et les salariés, informer la population, les associations d'usagers et environnementales des dangers liés à la privatisation des réseaux.

C'est une mobilisation qui doit engager les organisations professionnelles et interprofessionnelles, en convergence sur les territoires pour trouver toutes les formes d'action pour élever le rapport de forces en faveur de la maîtrise publique nécessaire à la reconquête du service public et à la réponse aux enjeux de transition énergétique et écologique : [tract grand public](#), [pétition en ligne](#) et [adresse aux élus locaux et aux Parlementaires dans leurs circonscriptions](#) (lien vers <http://www.equipe-ment.cgt.fr/spip.php?article5511>)

Face au processus de privatisation qui avance, touche par touche, sur le réseau de routes nationales, les mobilisations des DIR comme à Toulon ou sur la RN 10 ont engagé de longues luttes pour s'opposer aux privatisations, d'autres se sont mobilisées plus récemment à l'appel de la seule CGT dans les DIR. La forte mobilisation des DIR, le 11 février 2014, a permis de sensibiliser les populations et les salariés.

Des milliers de tracts distribués aux péages, dans les lieux publics aux usagers, des opérations de filtrages de circulation et opérations «escargots» sur les axes routiers concernés, dans les services des assemblées générales et des audiences auprès des directions des routes du Ministère, des conférences de presse avec les journaux régionaux et locaux ainsi qu'avec les TV régionales, des rassemblements et délégations en préfecture ont démontré la capacité et la détermination des agents des services routiers à faire irruption sur la scène sociale pour prendre leur destin en mains.

Des discussions avec les autres organisations syndicales du Ministère de l'écologie sont engagées pour aborder de façon la plus unitaire possible les actions et mobilisations, sachant que l'ensemble des organisations (FO, FSU, UNSA et CFDT) se sont, chacune, prononcées contre les privatisations.

Les appels des confédérations et des fédérations de la Fonction Publique (CGT, FSU, FO et Solidaires), pour l'organisation d'une mobilisation nationale le 18 mars 2014, constituent les bases d'engagement pour des temps forts des agents de l'Etat, des collectivités et de l'ensemble des salariés, pour s'opposer au processus de privatisation.

Etat d'urgence pour l'avenir de la marine marchande.



Le rapport du Député Arnaud Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes remis au premier ministre le 12 novembre 2013, a proposé 26 mesures pour la relance de la marine marchande. La CGT donne son analyse et fait des propositions sur les 26 mesures de ce rapport.

Pour la CGT, ce rapport donne une photographie assez complète du secteur maritime à laquelle nous avons contribué à travers des auditions que nous a accordées le député, lors de son élaboration; rapport qui a été présenté au Comité interministériel de la mer (CIMER) du 2 décembre 2013, en préalable des annonces du Premier ministre, Jean Marc Ayrault, faites lors des Assises de l'économie maritime et du littoral qui se sont déroulées à Montpellier le 3 et 4 décembre 2013.

A partir de ces constats et de son analyse des enjeux maritimes pour la France, **la CGT tire une sonnette d'alarme sur la situation et l'avenir de la marine marchande, menacée de disparition dans le contexte de la concurrence mondiale et européenne exacerbée**, l'entraînant depuis plusieurs décennies dans une spirale de dégradation de l'emploi de marins français : 13 000 marins sur navires de commerce aujourd'hui auxquels se rajoutent 5 à 6000 emplois de sédentaires, à comparer aux 16 300 en 2000 !

En réalité la politique maritime française est au cœur de cette mondialisation qui pousse à la course à la compétitivité au détriment des conditions de travail et sociales des salariés de la mer.

On ne peut plus continuer à tirer profit des salariés, embauchés par des armateurs internationaux peu scrupuleux de leurs conditions sociales, de travail et de la sécurité des navires, battant pavillon de complaisance.

En France, des marins et Officiers français se voient remplacés par des salariés ressortissants Européens et de pays tiers à bas coût, sur fond de dumping social, tarifaire et fiscal. Victimes de la casse des emplois sur les navires battant le pavillon français du deuxième registre RIF, (Registre International Français mis en place en 2005 et déclaré pavillon de complaisance par la Fédération internationale des Travailleurs -ITF), les marins français ENIM payent un lourd tribut à ce pavillon de complaisance qui est loin d'avoir

été un frein à la perte des emplois au commerce, contrairement à ce qui était annoncé par ces géniteurs.

Dans ce contexte, **la CGT déclare l'état d'urgence pour l'avenir de la filière du transport maritime** et la pérennisation de son pavillon français au 1^{er} registre, la marine marchande et les professions de gens de mer.

C'est bien autour de l'emploi maritime et des activités à terre que devraient s'engager les décisions du Gouvernement en donnant des garanties sur l'avenir du pavillon français, sa flotte marchande qui ne cesse de s'éroder, dans le contexte de mondialisation et de la compétitivité exacerbée sur le coût du travail et sur fond de dumping social :

- qu'il s'agisse de la flotte pétrolière pour assurer l'approvisionnement de la France en produits énergétiques et donc son indépendance énergétique, ou des ferries qu'il faut moderniser et éco-construire pour répondre aux nouvelles normes environnementales notamment la réduction des émissions de soufre (directive MARPOL Annexe VI de prévention des pollutions par des navires)
- qu'il s'agisse des navires de pêches et de services qui doivent s'inscrire dans une relance de l'activité de la pêche durable et industrielle para-maritime à travers les EMR, Offshore éolien et construction navale et déconstruction de navires en fin de vie...

L'attractivité du pavillon français de 1^{er} registre ne peut être bradée sur l'autel des conditions de travail propres à garantir des emplois de marins et d'officiers français.

Pour cela, il est essentiel de maintenir au niveau international un haut niveau d'exigence de sécurité, de normes sociales. L'attractivité d'un pavillon européen doit être nécessairement basée sur le mieux disant social des registres actuels des EM (Etats membres).

Les attentes des marins et officiers sont très fortes :

Pour la CGT, les principales propositions liées aux 26 mesures¹ ne paraissent pas à la hauteur des exigences sociales et de sécurité du pavillon français ni des ambitions en termes d'emplois de marins français ENIM et de respect des défis énergétiques et environnementaux du transport maritime.

- La décision du Gouvernement de ne



pas légiférer sur la modification de la Loi de 1992 pour l'extension de l'approvisionnement par voie maritime, aux produits énergétiques, produits pétroliers raffinés, gaz et charbon, est un mauvais signal pour le maintien et la pérennisation du pavillon français.

Pour la CGT il y a urgence de rendre obligatoire le pavillon 1^{er} registre pour mettre fin au dépavillonnement des navires (voir Maersk qui vient de négocier un plan de sauvegarde de l'emploi). La CGT exige des mesures d'urgence afin de préserver les emplois, de conserver l'accréditation et les certificats des marins pour ces navires. Pour les fédérations des syndicats maritimes et des Officiers de la marine Marchande, ces situations conduisent à la destruction de l'emploi des marins français remplacés par d'autres à des conditions sociales du pays d'origine et, à ce jour, cautionné par le gouvernement français au moment même où se discute le décret d'application du pays d'accueil au Conseil supérieur de la marine marchande.

- La décision du Gouvernement d'autoriser le recours à des gardes privés armés sur les navires pour lutter contre la piraterie maritime, est inacceptable.

La CGT dénonce la position de l'Etat d'abandonner la sécurité de ses ressortissants marins sur les navires, en renonçant au recours à des moyens

militaires, que lui impose pourtant sa mission régalienne de Défense. (voir brève dans ce bulletin)

- La proposition de mettre en place une nouvelle tranche de délégations techniques aux sociétés de classe en vue d'unifier au maximum et de réduire le nombre de visites de contrôle s'inscrit dans une logique d'externalisation et de privatisation des missions publiques.

La CGT n'a jamais accepté le recours aux sociétés privées de classification pour le contrôle des navires supérieurs à 500 UMS, compétences des Centre de sécurité des navires (CSN). C'est l'ouverture d'une brèche vers la privatisation des contrôles de sécurité avec ce qu'il faut bien souligner un sérieux doute sur l'objectivité de cette procédure compte tenu des conflits d'intérêt entre sociétés de classification et certains Armateurs.

- La proposition de rendre obligatoire au moins un embarquement sur un navire battant pavillon tiers en cours de formation d'officier à l'ENSM ne peut être acceptée tant que l'obligation à tous les armateurs français, d'embarquement des élèves des trois premières années (L) sur navires battant pavillon français ne sera pas respectée.

Pour la CGT, l'embarquement sur les navires des pavillons tiers européens, appartenant aux armateurs français doit être limité, tant que ne sont pas exploitées les possibilités d'embarquement prioritaire sur les navires du pavillon français y compris ceux de la marine nationale. Cela en contrepartie des aides fiscales accordées aux armateurs français.

- La proposition d'étendre le bénéfice du crédit d'impôt, de compétitivité et d'emploi (CICE) aux armements opérant des navires relevant du premier registre, ainsi que l'extension des exonérations des cotisations patronales non ENIM (Assedic et allocations familiales) aux navires exposés à la concurrence internationale s'inscrit dans la logique de la compétitivité du transport maritime recherchée par

les armateurs à travers le dogme du coût du travail des marins nationaux ENIM pour dégager un taux de marge financière.

La CGT refuse le principe de l'extension des exonérations des cotisations patronales aux composantes des rémunérations non ENIM (ASSEDIC et Allocations Familiales). Le transfert de la fiscalité du travail vers les ménages (les contribuables) n'est pas acceptable pour les salariés, officiers et personnels d'exécution qui refusent d'être rémunérés au salaire «netwage» comme le réclament les armateurs pour s'exonérer des cotisations sociales patronales. Ce dispositif, d'exonération, lié au registre français international (le RIF, deuxième registre d'immatriculation français, classé par la fédération Internationale des travailleurs transports) n'a jamais été un frein à l'hémorragie des emplois de marins nationaux ENIM, pire il a contribué un peu plus à l'effacement maritime français. La CGT refuse le pacte de « responsabilité » décidé en début 2014, qui n'apporte aucune contrepartie en termes d'emplois, aux cadeaux fiscaux aux entreprises.

- La proposition française de prendre l'initiative d'une rencontre internationale sur la question de la concurrence intra-européenne entre pavillons est intéressante mais il faut une volonté politique pour concrétiser cette initiative.

La CGT demande une initiative française de lutte contre les pavillons de complaisance au sein des EM / UE, alimentant la concurrence entre les pavillons des EM et le dumping social et fiscal. La CGT demande la mise en place urgente du décret d'application à la Loi transport du 28 mai 2013 dite «pays d'accueil», conformément à l'engagement du ministre des transports suite au conflit social de la SNCM/ CNM de janvier 2014 afin d'imposer la législation française du travail aux équipages de Corsica Ferries (contrat de travail français), pour lutter contre le modèle de low cost mis en place par cette compagnie ainsi qu'à toute compagnie faisant du cabotage national en France (voir brève dans ce bulletin).

Les attentes des agents de l'Etat des services maritimes sont également urgentes :

- La proposition d'unifier les contrôles sociaux entre navires français et navires étrangers pour la Convention du travail maritime (MLC2006) et au sein des contrôles de l'État du port pour les dispositions "pays d'accueil" n'est pas crédible sans le renforcement des moyens du service public.

La CGT s'appuie sur l'engagement N° 88 du Grenelle de la mer pour refuser les suppressions de postes et l'affaiblissement du service public maritime qui est un contre sens ! alors même que les services maritimes de l'Etat notamment les Centres de sécurité

des navires (CSN) ne sont plus, faute de moyens en effectifs, en capacité de satisfaire aux obligations internationales et européennes de contrôle de sécurité des navires. La CGT demande la création d'une Direction générale de la mer pour garantir la coordination et la cohérence des missions MER du ministère chargé des transports.

S'agissant des capacités de contrôle des contrats de travail, des conditions de travail et sociales des marins étrangers, en regard de l'engagement de la France pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime (MLC

2006, ratifiée il y a tout juste un an par la France), la CGT dénonce l'insuffisance d'inspecteurs du travail en particulier du travail maritime qui doivent travailler en synergie avec les inspecteurs de sécurité des navires (PSC). La CGT exige le retour à une inspection du travail maritime, avec des inspecteurs dédiés à disposition des Affaires maritimes (PSC).

1 : Les analyses et propositions de la CGT aux 26 mesures du rapport Leroy ont été déposées au Conseil Supérieur de la Marine Marchande.





Vacma (veille automatique à contrôle de maintien d'appui) : un problème de santé au travail pour les conducteurs de tramway.

Droit à la légitime défense.

Une démarche syndicale est engagée par la fédération des transports depuis le 12 décembre 2011. Un délai long de «deux années» pour obtenir les premières écoutes tant du ministère que du patronat, concernant la remise en cause de ce matériel dangereux pour la santé des salariés (TMS), et pour la sécurité des citoyens.

Nous ne pouvons que constater et déplorer que sur un dossier d'intérêt général majeur, les responsables des pouvoirs publics et les responsables des entreprises privées, nous ont tourné le dos, alors que la santé des salariés et la sécurité de la conduite auraient dû nous réunir. Aucune méthode préventive de concertation au niveau de l'état, comme au niveau du patronat, n'a été engagée, alors que nous devrions avoir un objectif commun « l'intérêt général ». Syndicalement nous sommes confrontés à une forte résistance du patronat, soutenue par le ministre des transports, pour remplacer la VACMA par la veille automatique.

Deux ans après, plusieurs décisions ont été actées, dont celle de recentrer les responsabilités des employeurs suite à la réponse du Ministre des transports à notre courrier, sept mois plus tard. Il y a 28 villes équipées d'un tramway, dont trois seraient en cours de modification sur l'abandon de la VACMA, plus 6 villes en construction ou en projet. Au total, ce sont 31 villes qui sont concernées.

La CGT est présente sur l'ensemble de ces réseaux, ce qui ouvre notre capacité à peser sur ce dossier 'Santé au Travail'. N'ayant aucune réponse constructive des directions de réseaux sur ce matériel de veille temporisée à 10 ou 12 secondes dans la plupart des réseaux TPUV, il a fallu déposer des « notifications » pour se faire entendre afin que la question soit traitée dans les ordres du jour des instances IRP, sans pour cela prendre de décision formelle. Dans d'autres cas où la CGT est majoritaire, nous avons pu faire jouer le rôle des IRP par la mise en place d'experti-

tises. Dans les réseaux où la CGT n'est pas majoritaire, certains syndicats on fait front avec le patronat, contre la mise en place d'une expertise. Cela doit donner un éclairage aux salariés sur la différence entre le syndicalisme d'accompagnement et le syndicalisme de la résistance et de la lutte.

Nous devons intervenir dans toutes les instances, même quand nous ne sommes pas en responsabilité. La motion à remettre au Préfet du département est une démarche collective, qui s'inscrit dans la poursuite du travail engagé par les syndicats CGT et les CHSCT. Le Ministre nous signale qu'il attend une étude de l'UTP pour la fin 2014. Le fait qu'il faudrait trois ans d'expositions aux risques et aux dangers pour la prise en compte des enquêtes, des expertises et des jugements est purement scandaleux. D'ailleurs, comment faire confiance à ce syndicat des patrons qui est à la source de cette situation et qui représente des entreprises plus orientées vers les profits que sur la santé au travail des salariés ? L'UTP, syndicat patronal, se garde bien de communiquer ses consignes sur le sujet, ce qui n'a pas empêché Kéolis Bordeaux de contester devant le TGI la demande d'expertise sur les TMS et le poste de conduite. Dans la réponse du ministre du transport, l'UTP reste le seul interlocuteur sur la pertinence de maintenir la VACMA sans aucune prise en compte de la souffrance des salariés et de l'expérience vécue. La volonté du Ministre est certainement d'écarter ou de mépriser les représentants des salariés et tout particulièrement la CGT, à l'initiative de ce dossier.

Nous continuons de dénoncer cette posture et travaillons à un état des lieux sur les difficultés, les lenteurs et les obstructions patronales, qui, en connaissance de cause, continuent de mettre en danger la santé des salariés au travail et la sécurité de la conduite. Un Ministère des transports qui met huit mois pour répondre sur des événements très graves pour la santé des salariés et des accidents tragiques ayant donné la mort dans la population, confirme le bien-fondé de nos actions et notre démarche syndicale remises en cause par personne. Le Ministre ne répond favorablement pas aux éléments et preuves chiffrés, ce qui par défaut crédibilise la légitimité de notre démarche syndicale. Dans sa réponse, le ministre a écarté la CGT du processus de concertation au bénéfice de la seule organisation patronale UTP, c'est une véritable provocation. Cela justifie l'exigence d'une réponse sous forme de motion de tous les syndicats.

La souffrance que les salariés subissent dans l'exercice de leur mission de service public légitime parfaitement notre action en faveur de la défense de ces derniers, sur la santé au travail et cela nous impose une responsabilité à agir auprès de tous les acteurs et responsables, à la réussite d'un colloque national scientifique et d'un rassemblement au mois de juin.

MORY DUCROS :

chronique d'un désastre social annoncé



Il fallait entendre les représentants de Caravelle en juin 2010, lors de la reprise de la messagerie DHL, se vanter de leur parcours sans échec et de leur expertise qui, avec les 270 millions d'euros de la Deutsch Post, leur permettraient de redresser la situation économique de l'entreprise en moins de 18 mois. Il fallait encore les entendre en octobre 2011, lors de la reprise à la barre du tribunal de commerce de Bobigny, lorsqu'ils affirmaient qu'avec la reprise de Mory Team, ils allaient créer le deuxième réseau national de messagerie domestique et concurrencer le leader du marché, SNCF GEODIS.

Mais pourquoi donc fin 2013, en sommes- nous arrivés là ?

La réponse est finalement assez simple : ces dirigeants ont oublié que gérer un réseau de messagerie supposait quelques compétences en matière de transport mais surtout, au-delà des belles paroles, leur seul objectif fut la préservation de leurs intérêts d'actionnaires à tout prix.

Si les choix de positionnement sur le marché de la messagerie ont été désastreux enfonçant les deux entreprises dans des pertes toujours plus importantes, dès le départ de la reprise de la messagerie de DHL, Caravelle a décidé que son arrivée dans le transport ne lui coûterait rien. Plutôt que d'investir, cet argent reçu avec la société (270 millions !) n'a servi qu'à éponger les déficits.

Ils ont joué avec l'argent des autres, ils ont perdu et au final cela ne leur aura rien coûté, sacrée performance !

Lors du rachat de Mory, des 50 millions d'euros investis par Caravelle : 44 sont retournés dans les poches de Madame Hélène Martel Massignac (PDG de Caravelle) dès l'absorption inversée de Ducros par Mory (pour rappel Ducros était actionnaire de Mory), là aussi chapeau !

L'activation par la suite d'Arcole Industries, une coquille vide, une filiale alors détenue par Caravelle, pour y concentrer certaines entreprises détenues par Caravelle, dont Mory Ducros annonçait clairement la volonté de se débarrasser de la société telle qu'elle était, tout en préservant les intérêts financiers de Caravelle qui ne se retrouvait plus en première ligne...

Licenciements et fermetures d'établissements ... des dégâts humains du coût du capital !

Comme si ce comportement pitoyable n'avait pas suffi, dès le début de l'annonce de la mise en redressement judiciaire Arcole Industrie (et donc derrière Caravelle) a joué une partition lamentable basée sur le chantage permanent. Très rapidement dans ce dossier il est apparu, malgré les annonces de Montebourg, que seule Arcole avait un projet de reprise «globale» de la société qui - au passage- détruisait 3000 emplois. Mais le scandale ne s'arrêtait pas là. Une énorme menace à l'emploi (ici

5000 salariés ce qui aurait été la plus grosse faillite d'une entreprise depuis Moulinex) a poussé le tribunal de commerce comme le Gouvernement à accepter toutes les conditions odieuses posées par le «liquidateur sauveur» pour reprendre une partie de l'affaire. En ne reprenant que les sites dit «rentables» (ce qui n'a aucun sens quand on parle messagerie et réseau national intégré), en licenciant en priorité les salariés de Ducros (qui avaient un statut social supérieur à ceux de Mory), en fermant les sites où la représentation syndicale, notamment Cgt, était forte, Arcole a fait le ménage dont il rêvait et tout ceci avec l'aide de l'Etat qui va lui prêter 17,5 millions d'euros pour boucler l'offre de reprise ! Pire, en établissant sur un projet industriel fortement basé sur la sous-traitance (il n'y aura quasiment plus de conducteurs dans la nouvelle entité !), il lance un signal très clair : **c'est par la dégradation des conditions sociales (qui sont déjà désastreuses dans ce secteur) des salariés qui vont faire le travail que ce groupe va faire des bénéfices.**

Brisons le tabou du coût du capital.

La Cgt, avec les salariés, a porté le fer durant toute la période, rappelant sans cesse la responsabilité pleine et entière de l'actionnaire dans ce dossier. Le rapport de force a permis d'améliorer le plan social, notamment sur l'emploi où Arcole a fini par consentir une petite amélioration mais aussi sur les conditions de départ où 30 millions ont été arrachés dans les poches de l'actionnaire qui - au départ - comptait laisser les AGS¹ régler seules la note, les salariés étant licenciés avec le minimum légal !

Le combat à l'heure où ces quelques lignes sont écrites n'est pas terminé. La Cgt continuera à mettre tout en œuvre pour qu'aucun salarié de Mory Ducros ne soit laissé pour compte de cette logique financière complètement folle.

1 : Association pour la gestion du régime de Garanties des créances des salariés : redressement ou liquidation judiciaire de l'entreprise .

En direct d'une Région : l'Ile de France



L'île de France est à la croisée des chemins à beaucoup de point de vue. Région la plus peuplée avec près de 12 millions d'habitants (19 % de la population de la France métropolitaine), elle est aussi la région la plus dense (981,3 hab/km²). Près de 90% des franciliens résident dans l'agglomération Parisienne qui ne représente que 24 % de la totalité la superficie de la région. Concentration des populations mais également concentration des richesses créées par le travail : Avec un PIB de 572 398 millions d'€ et un PIB par habitant de 48 378 € en 2010, c'est sans conteste la région qui crée le plus de richesse de l'hexagone. L'île de France est également un pôle européen de premier ordre. Paris est la ville la plus visitée au monde.

Cette situation n'est pas sans créer des problèmes. La spéculation immobilière, les prix des loyers, ont quasiment chassé les catégories populaires de la capitale et maintenant aussi de la proche banlieue. Les salariés sont de plus en plus éloignés de leur travail. Les trajets domicile/travail saturent les transports en commun ainsi que les routes. Le choix de créer des zones d'hyper-concentration d'emplois (comme la Défense), d'éloigner de plus en plus les sites de production, les zones d'emplois, contraints des centaines de milliers de franciliens à travers

ser l'île-de France dans des conditions de transport parfois indignes.

Des usagers qui subissent les choix économiques.

Car cette région si riche souffre d'un déficit de plus de 30 ans de non investissement dans les infrastructures dû à un désinvestissement de l'Etat. Lignes saturées, incidents, matériels en bout de course Les transports collectifs croulent sous la masse de 10 millions de déplacements quotidiens de voyageurs. Les salariés sont soumis à la double peine : passer plus de temps dans des transports dégradés se répercute sur leur qualité de vie. Pour un nombre croissant d'usagers, cela devient invivable, tout comme pour les personnels de la SNCF et de La RATP qui tentent, au mieux, d'assurer le service public. Pour parfaire le tableau, le transport routier de marchandises sature le réseau routier, déjà bien engorgé par l'utilisation de véhicules particuliers faute de maillages adaptés aux transports collectifs.

Certes d'importantes infrastructures existent, mais elles ne répondent plus à la hausse constante du nombre de voyageurs et du volume de marchandises à transporter. Certes des efforts importants ont été réalisés par le STIF (Syndicats des Transports d'Ile-de-France autorité organisatrice des transports dans la région) comme la mise en service de tramways, des renforts de bus, de métros et de projets d'allongement de ligne de métro, de lignes transilien. Et si le changement de gouvernance du STIF et l'implication du Conseil Régional d'Ile-de-France ont permis d'inverser la tendance, on est encore très loin de la réponse aux besoins qui ne cessent de progresser, du fait d'un aménagement du territoire et d'une urbanisation anarchique, imposant toujours plus de mobilité.

Des hausses de Tarif qui ont de plus en plus de mal à passer.

Au premier janvier 2014, les tarifs des transports publics en Ile de France ont augmenté de 3%. Une nouvelle augmentation bien au-delà de l'inflation. Les usagers franciliens font, à nouveau, les frais d'une politique d'austérité engagée par les pouvoirs publics, depuis plusieurs années. L'une des causes de cette augmentation est le passage imposé par le gouvernement de la TVA de 7% à 10%, depuis le 1er janvier 2014, dans les transports publics, une hausse de la TVA destinée à financer le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE), un cadeau de 20 milliards d'euros au patronat, sans aucune contrepartie.

Une nouvelle fois l'utilisateur subit la double peine ! Contribuable, il a participé par ses impôts aux financements des transports, et, usager, il paye les hausses de tarif.

Un plan d'urgence pour les transports !

La CGT en Île-de-France déclare **l'état d'urgence** pour les transports entraînant la mise en œuvre de moyens financiers, matériels et humains, exceptionnels avant qu'on arrive à une paralysie des réseaux.

La responsabilité des 2 entreprises publiques (SNCF-RATP) est également posée : des entreprises qui appliquent les critères de gestion d'entreprises privées, suppressions massives d'effectifs, désertification des gares et des trains, manque de formation et perte de savoir faire, organisation en activités complètement séparées posant de graves problèmes de réactivité en cas d'incidents en opposition à ce que doit apporter un véritable service public. Dans ces conditions, c'est une véritable prouesse quotidienne que réalisent les agents de la RATP et de la SNCF pour assurer leur service !

L'heure est au rassemblement et la mobilisation pour gagner un service public de transport de qualité accessible à tous, stopper les hausses de tarifs. Revenir à une TVA réduite à 5% pour les transports publics.

Mettre à contribution ceux qui profitent (au sens de faire du profit) des équipements publics et du transport (grande distribution, industrie du tourisme, zones logistiques, zones d'hyper concentration) via une fiscalité qui alimente les fonds régionaux.

Généraliser le versement transport à toutes les entreprises et sur le même taux que Paris, pour qu'elles participent au financement des transports collectifs dont elles sont économiquement les premières bénéficiaires.

Créer des emplois à la RATP et la SNCF pour réhumaniser les gares, stations et les trains, augmenter le nombre d'agents de maintenance. Il en va aussi des questions environnementales, des questions de santé publique, de qualité de vie !

Grand Paris Métropole : un enjeu qui dépasse le cadre strict du transport.

Depuis sa conception par Nicolas Sarkozy et sa mise en œuvre aujourd'hui par François Hollande, l'objectif du Grand Paris s'inscrit dans la compétition mondiale du capitalisme. Cette conception de l'organisation territoriale relève d'un modèle de dévelop-

pement axé sur la compétitivité et l'attractivité financière pour un rayonnement mondial de la région capitale en concurrence avec les autres capitales européennes en particulier avec Londres (La City).

Le Grand Paris s'inscrit dans une réalité francilienne d'hémorragie permanente d'emplois industriels, de spéculation immobilière et de remise en cause des services publics, liée aux politiques d'austérité et de réduction de la dépense publique. L'objectif non avoué, sous prétexte de bonne gestion des territoires, est celui de répondre aux injonctions de la commission européenne en renonçant aux institutions de proximité (communes, départements, et intercommunalités). Il va s'en suivre un véritable bouleversement du paysage politique et économique de la région accompagné d'une profonde mutation de la composition du salariat. C'est un remodelage profond de l'organisation républicaine, issue de la Révolution de 1789, au service des intérêts du MEDEF où la seule perspective de développement industriel en région Île-de-France sera l'industrie financière !

Dans ce contexte et face à ces enjeux, l'URIF CGT œuvre à la mise en place de l'outil UIT sur le territoire. Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les UD et des camarades des professions des transports.

Des UD ont mis en place des collectifs transports. La préparation de la 10^e

conférence de l'UIT doit être l'occasion d'impulser la démarche et de la concrétiser dans le temps, sachant que l'URIF a tenu et participé à plusieurs initiatives et produit plusieurs tracts aux usagers et communiqués de presse. La tenue de la conférence régionale de l'URIF en octobre 2014 sera aussi l'occasion d'ancrer la dimension transport et l'enjeu UIT en territoire dans notre plan de travail.

Quelques données sur la région :

- 1 400 km de voies ferrées SNCF, 392 gares voyageurs desservies par 7 500 trains, 34 gares de marchandises
- 210 km de métro.
- 3 000 km de voies de bus.
- 2 100 km de routes nationales et 800 km d'autoroutes.
- 1 427 km de voies navigables, 2^e plateforme aéroportuaire et fluviale d'Europe.
- 19 778 246 tonnes de fret acheminées par voies fluviales
- 9,5 millions de déplacements/jour. Le temps moyen de transport est d'1 h 30.
- 56 millions de tonnes de marchandises transportées ont pour origine ou pour destination l'Île-de-France.
- 90 % du fret est transporté par 80 000 camions/jour.
- 2 280 040 tonnes de fret de marchandises acheminées par voie aérienne à Roissy et Orly.





La piraterie maritime : la protection des marins français doit être assurée par des militaires français.

La piraterie, tout le monde en est imprégné dans l'histoire des conquêtes et batailles navales sur les mers du monde ; elle s'est concentrée -durant les 40 dernières années- dans le sud est Asie (sud mer de Chine, Détroit de la Malacca, mer de Java, Détroit de la Sonde, Indonésie), dans certaines zones d'Amérique du sud et d'Afrique occidentale avec le rançonnement des équipages . Depuis les 15 dernières années une nouvelle forme de piratage (dans le golfe d'Aden, au large des côtes Somaliennes) s'est effectuée avec le détournement et la prise des équipages comme monnaie d'échanges afin d'obtenir le versement de rançon.

Avec la mise en place d'Atalante (flotte européenne de navires de guerre et d'avions, assistée par des navires Russes, Chinois, Japonais), la piraterie a chuté d'une manière très importante dans ces zones maritimes du monde.

Il ne faut pas oublier que beaucoup de navires transitant dans le golfe d'Aden ont des équipes de protection embarquées : pour la France des commandos de marine, pour d'autres, des gardes armés privés (mercenaires) de sociétés souvent américaines ou britanniques avec les bavures que l'on connaît.

L'Etat ne donne plus à la Marine nationale les moyens de remplir ses missions et c'est le recours au secteur privé par des gardes privés et armés, véritable scandale lié au manquement de l'Etat dans l'exercice de ses missions régaliennes.

Par sa déclaration aux Assises de la mer à Montpellier, le 1^{er} ministre en novembre 2013 vient d'autoriser la présence de gardes armés privés à bord des navires marchands, en lieu et place des militaires. Ce qui est, pour la CGT, inconcevable et inacceptable.

Une fois de plus, face à l'incurie de l'Etat Français, le lobbying des armateurs et des sociétés privées de gardiennage soumet la France, les équipages de ses navires marchands et en particulier leurs capitaines, aux ordres « privés » de sociétés internationales ce qui est extrêmement dangereux.

La CGT exige du Gouvernement de mettre les moyens nécessaires pour que l'Armée Française assure, comme il se doit, la protection de ses marins et navires.



SNCM-CMN = une lutte payante

Les salariés de la SNCM et de la CMN ont engagé une lutte de longue date sur la situation de concurrence déloyale de la part de la compagnie maritime CORSICA FERRIES, opérant des liaisons maritimes de service public entre le continent (Marseille et Toulon) et la Corse.

Une grève suivie à plus de 80% des salariés, entamée le 2 janvier 2014, avec l'ensemble des syndicats participant au mouvement initié par la CGT des marins et Officiers de la marine marchande, a permis d'aboutir à la négociation avec le Gouvernement, sur des principales revendications des salariés de deux compagnies :

- La question du pavillon français «premier registre» pour opérer les liaisons maritimes transport de passagers en cabotage national afin de faire obligation aux armateurs d'appliquer la législation française du travail pour sortir du dumping social et du modèle low cost que la compagnie CORSICA FERRIES a mis en place en battant pavillon italien,
- La question du renouvellement de la flotte de la SNCM, dans le cadre d'un plan industriel ambitieux pour construire avec les chantiers navals STX à Nantes Saint Nazaire des navires, plus économes et plus performants répondant aux normes environnementales et écologiques notamment la réduction des émissions de CO2 et de soufre (NOX) en conformité avec les dispositions de la directive MARPOL annexe VI concernant la prévention des pollutions des navires. Malheureusement pour cette revendication, malgré l'engagement de l'Etat, rien n'est confirmé pour la construction et le financement de nouveaux navires à la SNCM ni leur commande et réalisation à STX Saint Nazaire !

Le dossier SNCM est soumis à rude épreuve pour concrétiser les propositions négociées ; la CGT des marins et la CGT Officiers ne lâcheront rien ! Chacune des parties prenantes (Direction-gouvernement) est désormais responsabilisée pour travailler à la mise en œuvre des propositions négociées.

PETITION NATIONALE



PETITION NATIONALE

Scandale national : Non aux privatisations des routes !

► **Après le scandale national des privatisations des sociétés concessionnaires publiques en 2005-2006**, bradées par les Gouvernements successifs de Raffarin et Villepin... Le Gouvernement actuel cherche à mettre en place un plan de relance autoroutier 2015-2020 en confiant à nouveau aux sociétés actuelles, la réalisation et l'exploitation de tronçons de routes nationales (voir carte) exploitées pour certains projets par les services routiers de l'Etat des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) et pour d'autres opérations déjà concédées. On dit que l'Etat n'a pas d'argent, il confie donc leur financement (1,2 milliards € impactent les DIR et 2,5 milliards concernent des opérations supplémentaires demandées aux sociétés d'autoroutes) aux sociétés concessionnaires actuelles par « adossement » des projets en contrepartie d'un allongement des durées de concessions existantes (de 2 à 3 ans supplémentaires s'ajoutant aux 30 ans). C'est un nouveau scandale car il est avéré que la quasi-totalité des investissements sera remboursé dans les dix prochaines années ; les années restantes des concessions rapporteront des sommes considérables payées par les usagers : **en quelque sorte une double peine puisque les routes concernées sont déjà payées par les contribuables et continueront d'être payées par l'utilisateur** pendant les années de concessions à travers les péages, quoiqu'en disent certains élus locaux en promettant une exonération du péage pour les riverains ! Cette stratégie de l'Etat de faire croire que c'est le recours à l'argent privé qui va financer ces projets, et que cela permet d'accélérer la mise en œuvre des opérations, est FAUSSEMENT assénée par le Gouvernement et certains élus.

Cette pétition a pour objectif d'alerter contre la privatisation des routes nationales et la hausse continue des péages pour le profit des sociétés privées d'autoroutes : leurs bénéfices doivent être réinvestis, ce qui est loin d'être le cas selon la Cour des comptes, au profit de l'intérêt général dans le cadre de négociation de nouveaux contrats de plan entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes, favorables au retour des bénéfices aux infrastructures de transport.

► **Où est la liberté de choix de l'utilisateur d'une route nationale gratuite**, sans être obligé de se déplacer sur l'autoroute payante pour aller au travail ? Sachant que ce dernier a le droit à un itinéraire alternatif de routes nationales de qualité et gratuit : principe de contrepartie effective aux péages et principe d'égalité de traitement de l'utilisateur, droit déjà supprimé par exemple sur la RN10. Cela suppose, pour l'entretien et la mise à niveau de sécurité des routes existantes à 2x2 voies nécessaires pour les usagers, l'écoulement des trafics et le traitement de la congestion, une volonté politique de rechercher des ressources financières disponibles afin de rester sous maîtrise d'ouvrage publique avec la capacité de faire des emprunts à des taux d'intérêt bas et sortir des contraintes du marché. Avec un budget de l'Etat qui ne sacrifie pas les dépenses publiques au motif que l'Etat doit se désendetter et une enveloppe de plus d'1 milliard € de recettes perdue de l'Ecotaxe, si le Gouvernement ne lève pas la suspension rapidement...

Cette pétition doit permettre de réaffirmer la nécessité d'une maîtrise publique globale du système de transport. C'est répondre à l'intérêt général et aux besoins, dans un souci de complémentarité entre les modes de transports en replaçant le service public au cœur des enjeux de la transition énergétique et écologique.

PETITION NATIONALE (suite)

► La privatisation du service public de la route est un mauvais signal, qui ditons le rapportera des rentes importantes aux grands groupes et privera l'Etat de recettes ! c'est pour cette raison qu'il faut exiger que la France récupère le contrôle et le bénéfice de ses infrastructures de transport, c'est un retour des sociétés d'autoroutes dans le giron de l'Etat, c'est cela qui sera bénéfique aux finances publiques et aux usagers.

Cette pétition a pour objectif de mettre un terme aux profits colossaux des sociétés d'autoroutes alors que l'Etat organise son dépouillement et affaiblit son service public de la route.

Salariés, usagers, élus, associations d'usagers et environnementales :
retrouvons nous pour dire notre refus de la généralisation des concessions d'autoroutes après les scandaleuses privatisations des sociétés d'autoroutes en 2005-2006.

Montreuil, le 21 février 2014

Nom Prénom	Commune / Département	Signature

► Pétition signature papier, à retourner : FNEE-CGT 263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil