

Edito	P 1
Maritime CNML	P 2
Dossier : Coût du transport	P 6
Ferroviaire :	P 12
Territoires :	P 14
Brèves :	P 17
Conférence UIT 2014 :	P 19
Bureau national :	P 20



SALAIRES - EMPLOI - COMPLÉMENTARITÉ MULTIMODALITÉ - MAÎTRISE PUBLIQUE - SERVICE PUBLIC

LES RAISONS DE FORTES MOBILISATIONS DANS LES TRANSPORTS !



La 10^e conférence de l'UIT s'est tenue les 19-20 et 21 mai 2014, dans un contexte inédit à plus d'un point ; comme le fait qu'elle ait lieu entre deux élections politiques : les municipales qui ont vu une défaite qui s'apparente à une bérézina pour le parti majoritaire au pouvoir, et avant les élections européennes qui, elles, se sont traduites par une très forte abstention et un électorat de droite qui s'est mobilisé sur le front national.

Il faut dire que les salariés subissent une situation politique d'austérité ultra-droitière jamais atteinte sous la 5^e république, allant jusqu'à démanteler le fondement même de notre système de protection sociale qu'est la Sécurité Sociale ! Le plus dramatique est que le gouvernement en place se revendique « de gauche » et a été porté au pouvoir, majoritairement, par les français, par les salariés descendus par centaines de milliers dans les rues – en 2010 – contre la réforme Sarkozy/Fillon sur les retraites, qui – pour beaucoup d'entre eux – combattent cette Europe au service du capital, au détriment des peuples et ont voté NON en 2005, lors du référendum sur le traité constitutionnel européen ...

Oui, le changement annoncé pendant une campagne électorale n'est pas venu, mais pire : cette majorité gouvernementale a rejoint le camp de son « ennemi » qui ne se voyait pas : la finance, le capital dans sa version la plus violente.

Cette politique gouvernementale crée un profond trouble, beaucoup de souffrance pour le monde du travail, de fatalité qui se transforme en rancœur pour certains, en colère pour d'autres. Dans tous les cas, une situation qu'il ne faut pas sous-estimer et le secteur des transports et des infrastructures n'échappent pas à ce désastre politique et social mais est, souvent, utilisé comme un effet amplificateur de cette stratégie du renoncement.

Des transports, laboratoire du dumping social qui conduit à la politique du bas coût (low cost) qui sévit dans tous les modes de transports et qui lamine l'emploi, le précarise, démantèle les organisations de travail, développe et amplifie la sous-traitance. Des politiques qui éclatent les entreprises intégrées, conduisent à la privatisation, la mise en concurrence.

Ces questions ont traversé notre 10^e conférence de l'UIT, et le meilleur moyen de combattre les idées les plus rétrogrades, les plus extrêmes c'est de redonner confiance, redonner du sens à la lutte, aux mobilisations les plus massives sur des enjeux clairs pour contrer et inverser ce dictat du patronat ! Les luttes, les conflits se multiplient dans tous les secteurs des transports et les infrastructures et permettent des avancées. Il faut les amplifier comme l'ont fait les Fédération de l'UIT à la conférence en appelant l'ensemble des salariés des transports et des infrastructures à se rassembler et à agir ensemble pour exiger des augmentations générales de salaires, stopper les suppressions et la précarisation de l'emploi et gagner des embauches, mettre un frein à la sous-traitance, mettre fin au dumping social, aux privatisations et mises en concessions soutenues par le gouvernement et gagner une véritable complémentarité entre les modes de transports dans un concept de multimodalité, un renforcement de la maîtrise publique et du service public, en nous inscrivant dans un processus revendicatif pour peser sur la conférence sociale et la future conférence environnementale ou, enfin, l'enjeu des transports sera abordé.

Dominique Launay
Secrétaire général de l'UIT

CONSEIL NATIONAL DE LA MER ET DU LITTORAL (CNML) :

Elaboration du projet de Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral (SNML).

La CGT avance des propositions pour une future stratégie nationale de la mer et du littoral.



Après la synthèse des Assises territoriales de la mer, présentée le 18 juillet 2013 au Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML), des groupes de travail ont procédé à l'examen des contributions des différentes parties au document «état des lieux pour la SNML» dont les fiches de propositions de la CGT¹ concernant d'une part, les «activités économiques, maritimes et littorales et la valorisation des ressources naturelles, minérales, biologiques et énergétiques» et d'autre part, la «protection des milieux, des ressources, des équilibres biologiques et écologiques ainsi que la préservation des sites, des paysages et du patrimoine». Des réunions décentralisées du type des Assises de la mer en territoire, auront lieu après les arbi-

1 - Les représentants des confédérations : CGT : Gérard LE BRIQUER (UIT-CGT), Jean Philippe CHATEIL (secrétaire général de la fédération des officiers de la marine marchande) et CGT Réunion : Ivan HOAREAU (SG CGT Réunion)

trages du Gouvernement dans les mois à venir et la réunion plénière du CNML, afin de concerter les acteurs locaux des façades maritimes (Etat et ses établissements publics, collectivités, patronat, syndicats, ONG et associations ..) sur les déclinaisons de la SNML en document stratégique de façades ou de bassin pour l'Outre-mer.

La CGT a exigé des dispositions précises pour l'organisation de la concertation avec les organisations syndicales locales des professions concernées et des territoires ²en façades maritimes: la CGT a besoin de s'investir dans cette concertation pour faire valoir l'intérêt des salariés de la mer et du littoral afin que le social ne passe pas à la trappe.

2 Métallurgie, Energie, Travailleurs de l'Etat, Equipement-environnement, Portuaires, marins et Officiers .et les comités régionaux de la CGT

Il faut des avancées sociales et industrielles pour changer de cap !

Pour la CGT, les orientations à venir de la future stratégie nationale de la mer et du littoral de la France qui doivent, par ailleurs, être soumises à un débat public, **devront porter sur des mesures immédiates en faveur de l'industrie et d'emplois nouveaux**, et des actes pour mettre en œuvre une véritable politique maritime intégrée et des politiques publiques pour la préservation de la biodiversité marine, des mers et océans ainsi que pour la protection des ressources et des écosystèmes marins et littoraux. **Ce qui suppose de bien articuler les politiques sectorielles et les politiques publiques entre elles, au niveau de la France, de l'Europe et l'action de l'Etat Français dans les instances internationales avec les**

enjeux sociaux, environnementaux et industriels.

La CGT a tenu à rappeler quelques engagements du Grenelle de la mer du «livre bleu» de 2009, d'autant qu'il ressortait de cette négociation entre les parties, une série de dispositions intéressantes (réorientation de la pêche durable, développement d'un volet industriel dans la perspective d'emplois nouveaux, sortir de l'opposition écologie et du social, responsabilisation environnementale et sociale des entreprises, armateurs et des groupes internationaux....ainsi que de l'Etat dans les politiques publiques, lutter contre les pavillons de complaisance...). Ces engagements, s'ils ne sont pas reniés par le Gouvernement actuel, montrent que les mesures proposées sont restées suspendues à des décisions de financement, marquées du sceau de l'austérité budgétaire.

La CGT ne se satisfera pas d'une stratégie nationale de la mer et du littoral, au rabais, dans le contexte de réduction des dépenses publiques de 50 milliards €.

Il faut des avancées sociales

et des emplois pérennes pour s'opposer au dogme de la compétitivité et de la rentabilité à court terme, dont il faut se libérer, sans quoi il n'y aura que des effets d'annonces. Le Gouvernement doit se défaire du dogme du coût du travail des **dockers** dans les grands ports maritimes en concurrence avec les ports du range nord, des **marins nationaux** ENIM des équipages sur les navires du pavillon français en concurrence avec les marins étrangers qui nourrit le dumping social et environnemental dans l'espace maritime et fait peser de lourdes menaces sur l'avenir de la marine marchande française, des **marins pêcheurs** - considérés

comme artisans - victimes d'une concurrence du marché en Europe et dans la Zone Economique Excluse (ZEE qui fait de la France le 2^e espace maritime mondial) sur les normes et conditions sociales³, **des salariés des chantiers navals** pour lesquels les politiques successives ont conduit à des pertes drastiques d'emplois et aussi des **agents du secteur public** chargés du contrôle de l'Etat en mer, du contrôle de sécurité des navires étrangers aux ports d'escales et du contrôle des activités de la pêche et de l'aquaculture, dont les effectifs et moyens sont en régression continue ces dernières années, constats reconnus dans le dernier rapport de la cour des comptes de fin 2012 sur l'efficacité des services de contrôle maritime.

Lutter contre les pavillons de complaisance et avancer vers une amélioration des conditions sociales et de travail des gens de mer, des équipages dans le cadre de la mise en application de la nouvelle convention du travail maritime (MLC 2006) que la France a ratifiée il y a tout juste un an. La CGT a fait l'analyse et des propositions sur les 26 mesures du rapport LEROY de fin 2013, relatif « à la compétitivité du pavillon français et des services maritimes », pour lesquelles le secrétaire d'Etat aux transports, mer et pêche n'a pas encore donné de réponse. Par exemple, le besoin de légiférer (loi de 1992) sur l'extension du transport de produits pétroliers bruts aux produits énergétiques, gaz et pétroles raffinés, par voie maritime par des navires pétroliers et chimiques sous

3 - Les dernières négociations dans le cadre de la Politique Communautaire de la Pêche (PCP) ont abouti à intégrer dans le règlement de base, la création de Conseil consultatif des régions ultramarines périphériques, notamment pour 5 grands bassins de pêche. La CGT Réunion demande qu'un état des lieux soit fait sur le grand bassin de pêche de l'Océan Indien qui est une zone de pêche qui profite peu aux armements et salariés locaux et est une zone d'insécurité maritime en raison de la piraterie.

pavillon français, afin d'enrayer le dépavillonnement actuel vers des pavillons de complaisance !

Mais le Gouvernement a choisi de donner un très mauvais signal aux gens de mer, s'agissant de l'autorisation de la présence de gardes armés privés sur les navires pour lutter contre la piraterie. La CGT a dénoncé à nouveau la position du Gouvernement alors même qu'il est de la responsabilité de l'Etat, de la Défense de protéger les marins français.

Il faut des avancées industrielles

pour la construction navale dans toutes ses dimensions, civiles, militaires, études recherche et développement, réparation et démantèlement et dépollution des navires en fin de vie. La filière navale doit retrouver un avenir industriel, pour répondre aux besoins immenses de renouvellement des flottes (Ferries, navires de commerce, navires de services, **flotte stratégique de pétroliers et de méthaniers pour assurer l'approvisionnement énergétique de la France sous pavillon français ...** y compris le navire du futur plus propre et moins gourmand en énergie...). Pour cela, **il faut des actes politiques et financiers** pour développer et diversifier les capacités de nos chantiers pour gagner des nouvelles commandes, au-delà de la construction du paquebot géant des chantiers de l'Atlantique (STX) à SAINT Nazaire, par la commande de nouveaux navires « du futur » par la Brittany Ferry et celle encore hypothétique du plan de modernisation industrielle de la flotte de la SNCM (compte tenu de l'absence de volonté du Gouvernement de sortir de la situation difficile de trésorerie pour rembourser les 420 millions € sur injonction de l'Eu-

rope et de s'opposer la vente des parts de TRANSDEV qui poussent à la liquidation de la compagnie maritime et à sa découpe).

La stratégie nationale de la mer doit ouvrir la perspective d'emplois nouveaux et pérennes, dans le cadre de la **diversification de l'activité des chantiers navals et de certains sites portuaires, notamment la déconstruction et dépollution et recyclage des navires en fin de vie, et le développement des énergies marines renouvelables (EMR)**....Il faut une véritable volonté politique du Gouvernement français (ce qui est loin d'être le cas) pour prendre l'initiative de lancer la création d'une filière française et européenne de déconstruction (éco-industrie et recyclage) des navires en fin de vie , de réfléchir aux besoins de financement par l'Etat pour un développement industriel et mettre en place sa gouvernance. Comme il est de sa responsabilité, avec la DCNS, entreprise contrôlée à 60% par l'Etat, de mettre en œuvre un projet industriel de développement d'une filière de construction et de maintenance des EMR dont les éoliennes offshore dont le troisième appel à projet vient d'être arbitré au profit d'EDF/GDF.

La CGT attachera une importance particulière à ces filières industrielles : éco-conception et construction, réparation et démantèlement, dépollution et recyclage en respect des normes environnementales. Toutes ces activités requièrent une diversité de métiers de haut niveau de technicité pour des salariés qualifiés, gage du respect des normes de sécurité.

Il faut une relance portuaire

par un repositionnement stratégique des ports français pour capter les trafics du range des ports de l'Europe du nord. Ce qui suppose le développement des capacités de nos ports et de leur complémentarité ainsi que de leurs hinterlands (économie des territoires) par l'amélioration des dessertes de transport de fret ferroviaire et fluvial afin d'organiser le report modal en faveur des modes alternatifs à la route.

Les syndicats CGT des dockers sont préoccupés des développements des zones portuaires avec le développement des installations et des activités de logistiques qui génèrent de plus en plus de concurrence entre les salariés de la manutention portuaires qui sont vigilants pour ne pas laisser se dégrader les activités des dockers et des salariés portuaires dans le cadre du dumping social et fiscal qu'il faut combattre.

Il faut un renforcement du secteur public,

et des administrations centrales et territoriales de l'Etat soumises ces dernières années à des régressions de moyens budgétaires et d'effectifs dans le cadre de la RGPP et de son prolongement par la MAP, pourtant pivot de l'action de l'Etat en mer, des contrôles de sécurité réalisés par l'Etat du port et du pavillon, du contrôle de la pêche et aquaculture marine.

Les Directions interrégionales de la mer (DIRM) et les Centre de sécurité des navires (services de l'Etat) ne peuvent plus assurer la continuité du service public ni répondre aux demandes de visite de sécurité des navires. Avec une centaine d'agents en poste au plan national, près de

1400 visites annuelles sont réalisées. La côte d'alerte est dépassée pour satisfaire les obligations internationales. Les services sont dans l'incapacité matérielle d'en faire davantage et la France arrive déjà, en extrême limite, pour satisfaire aux obligations internationales et communautaires.

Pour la CGT, la SNML ne peut faire l'économie de cette réflexion ni sous estimer les difficultés de moyens à la hauteur des engagements de la France pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime (MLC 2006) notamment le manque d'inspecteurs du travail maritime.

L'exploitation de ressources énergétiques et halieutiques de nos mers et océans : un enjeu économique et politique majeur.

La CGT considère qu'il faut barrer la route à ceux qui veulent exploiter sans limite, les eaux territoriales de la France et l'espace maritime français, deuxième au monde avec les Outre-mer (Zone économique exclusive définie par la convention internationale de Montegobay, signée en 1982 qui octroie la souveraineté aux Etats sur les 200 miles nautiques au large de leurs côtes) : Il faut désormais considérer ce nouveau gisement de ressources comme un atout formidable de recherche scientifique et une manne de richesses aussi bien énergétiques (notamment les fonds marins avec gisement de gaz et de pétrole) qu'halieutique (plus largement les ressources alimentaires marines).

L'espace maritime français comporte un potentiel extraordinaire en matière d'énergie et confère à la France une puissance géostratégique tant dans le domaine de l'énergie renouvelable (éoliennes,

marémotrices et captation des courants), comme source complémentaire énergétique qui devrait notamment trouver toute sa pertinence en Outre-mer.

La CGT demande que le projet de Loi sur la transition énergétique soit un texte fort pour donner à la France une maîtrise publique de l'énergie à l'échelle européenne.

Pour la CGT, il faut activer les leviers d'emplois et d'activités nouvelles, dans le respect de l'équilibre des écosystèmes marins et du littoral, cela passe par l'exigence que les modes de production et d'exploitation des ressources naturelles marines, ne s'exonèrent plus de critères sociaux et écologiques.

S'agissant des ressources halieutiques de notre espace maritime français, les activités de pêche et marines sont un marqueur social très fort pour beaucoup de populations et de communautés et à plus forte raison en Outre-mer où certaines d'entre elles en dépendent vraiment pour y vivre.

Les salariés des activités de la pêche doivent être associés au diagnostic et à l'évaluation des ressources halieutiques disponibles auprès des experts scientifiques et de la recherche. Cela implique des moyens de contrôle et d'observation et de mesures en mer pour sortir de la pêche intensive comme de la surexploitation (taille et stocks) et pour faire respecter les réglementations (la fonction de garde côte comme mesure phare du grenelle est restée sans réponse faute de moyens d'intervention en flottille et vedette de contrôle).

De même les activités de l'aquaculture marine, appelées à se développer, ne peuvent pas être sous-estimées du Gouvernement **dans le cadre de la SNML pour relancer et réinvestir dans la filière maritime de l'aquaculture.**

Pour la CGT, On ne peut plus continuer à tirer profit des activités

et des travailleurs de la mer, en s'exonérant de critères sociaux et écologiques comme base d'un nouveau modèle d'exploitation des ressources marines et des richesses naturelles en préservant la biodiversité des mers et océans. Les océans et mers de la ZEE, ne doivent pas devenir de nouveaux espaces de prédation, de compétitivité et de productivité.

Pour la CGT, dans la maritimisation de l'économie du monde notamment à travers le transport maritime, la France doit redonner un avenir industriel, social et environnemental à sa filière maritime (construction de navire du « futur », pérenniser le pavillon français, formation de qualité et conditions de travail et sociales des marins et Officiers de la marine de la marchande)

D'une manière générale, lorsqu'il s'agit de parler d'écosystèmes, de préservation et de protection des ressources naturelles, la CGT exige le renforcement des moyens publics, du contrôle, de la recherche et de l'expertise, de l'ingénierie de la biodiversité et des études d'impacts.

La proposition du Président de la République de créer une Agence Française de la Biodiversité (AFB), si elle n'est pas nouvelle, reste à ce stade gangrenée par la politique d'austérité budgétaire. La CGT ne pourra pas souscrire à ce projet dans ces conditions de réduction budgétaire et des moyens humains. Le problème de l'AFB, c'est son budget qui ne doit pas conduire à un scénario qui aurait pour conséquence une régression supplémentaire des missions et des activités des services et des établissements publics existants que sont notamment l'agence des Aires Marines

Protégées (AAMP), de l'Office National de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) et des parcs nationaux de France (PNF) ... Ce qui renforce les inquiétudes exprimées par certains membres du CNML sur l'opportunité de l'intégration de l'AAMP dans la future agence pour ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité marine.

Pour la CGT, alors même qu'il s'agit d'avoir l'ambition de mettre en place de nouveaux financements et moyens auprès des collectivités et gestionnaires de la biodiversité, affectés à la préservation de la biodiversité et la protection des écosystèmes marins et du littoral, réduire les dépenses publiques et les budgets dédiés, les moyens humains et les compétences techniques et d'ingénierie de la biodiversité des services et établissements publics existants serait un contre sens stratégique !

Pour la CGT, c'est à chaque étape, que nous apportons nos analyses et propositions en faveur des emplois et des exigences sociales qui sont, trop souvent, sous-estimées voire négligées dans la prise de décisions des entreprises et des pouvoirs publics. La CGT attachera une grande importance à la prise en compte des volets sociaux et environnementaux et écologiques, pour sortir de l'opposition entre le social et l'écologie et pour développer les leviers d'emplois et d'activités nouvelles, dans le respect de l'équilibre des écosystèmes marins et du littoral et en réponse à la situation actuelle de crise économique.

Il faut **«changer de cap»** pour une véritable stratégie nationale de la mer et du littoral qui ne peut rester marquée par l'austérité budgétaire et la réduction drastique des dépenses publiques.

Les salariés des professions et des territoires doivent pouvoir peser sur les décisions. Leurs mobilisations et leurs luttes sont indispensables à tous moments.

MISSION D'INFORMATION CHANTEGUET SUR L'ECOTAXE



Depuis la décision Gouvernement du 29 octobre 2013, de suspension de «l'écotaxe PL», la mission d'information lancée le 12 janvier 2014, présidée par M. Jean-Paul Chanteguet, Député, a remis son rapport d'information qui a été l'occasion de nombreuses auditions dont celle de la CGT. Il est intéressant de reprendre quelques extraits de l'audition de M. Philippe Duron, membre de la mission et président de l'AFITF, qui a expliqué que le renoncement de l'écotaxe va avoir de lourdes conséquences sur le financement des infrastructures de transport : « Le modèle « AFITF » repose sur l'affectation de ressources régulières liées aux transports destinées à assurer la continuité de l'effort d'investissement pluriannuel dont nos infrastructures ont besoin. »

Il annonce de graves conséquences liées au retard prolongé de l'entrée en vigueur de l'écotaxe ou rebaptisée «éco-redevance» : budget de crise de l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF)

« Quoi qu'il en soit, l'instauration d'une taxe sur l'usage des routes présente un intérêt propre : inciter à rationaliser le transport routier et à réaliser un transfert modal. La situation est complexe dans notre pays : le transfert modal vers le rail est le mot d'ordre de tous

les gouvernements depuis une vingtaine d'années mais, à ce stade, c'est la réalisation à rebours ! une division par deux des tonnes kilomètres ferroviaires en dix ans. Il convient, d'une part, d'améliorer l'efficacité du système ferroviaire – tel est l'objectif du projet de loi qui sera examiné prochainement par le Parlement - et, d'autre part, de donner des signaux tarifaires : les chargeurs choisiront logiquement le mode de transport le plus efficace et le plus économique.

Il n'est pas exact que les transporteurs routiers supporteront le poids de l'écotaxe, comme on l'entend sou-

vent. En tout cas, tel n'est pas le dispositif prévu : avec le mécanisme de répercussion, c'est le chargeur qui prendra en compte l'écotaxe dans son équation financière et l'intégrera au prix du produit final. Certes, la répartition de la charge que représente l'écotaxe pourra faire l'objet d'une négociation entre le chargeur et le transporteur, ce qui introduira le cas échéant un biais dans le dispositif.

Lorsque le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT de décembre 2003) a décidé de créer une agence de financement disposant de ressources affectées, il était en effet prévu que les crédits de l'AFITF contribuent exclusivement au développement de projets nouveaux. Cependant, l'État a ensuite confié à l'agence

la mission de financer d'autres projets : la sécurisation des tunnels, le volet « transports » du plan Esprit Banlieues, les contrats Etat/Régions, les TCSP (environ 10% du coût total d'un projet pour inciter les villes et les agglomérations à s'engager plus fortement dans le transfert modal en matière de transport de voyageurs). » L'éco-redevance PL (nouvelle proposition pour son appellation) c'est une contribution essentielle au financement des infrastructures de transport conformément à l'engagement n° 45 du Grenelle de l'environnement et l'article 11 de la loi « Grenelle 1 » ; aujourd'hui une part essentielle des financements résulte de **l'affectation de son produit à l'AFITF**.

Le budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (A.F.I.T.F) : Le rôle de la taxe poids lourds est « central » dans le financement de la politique des transports.

1. Dépenses : L'AFITF, établissement public créé par décret du 26 novembre 2004 et dont la vocation est exclusivement financière, a pour objet d'apporter la part de l'État dans le financement de projets d'infrastructures de transport dans le respect des objectifs de développement durable. L'Agence est un acteur-clé de la politique nationale des transports : elle intervient aussi bien sur les chantiers de nouveaux réseaux de transport que sur les opérations de rénovation et de modernisation de réseaux existants. Ses interventions prennent la forme de subventions d'investissement ou d'avances remboursables.

Dépenses d'intervention de l'AFITF en 2013 (en crédits de paiement) – ventilation par mode :

Transport ferroviaire et combiné : 38,19 % (729 millions d'euros)
 Transport routier : 34,77 % (664 millions d'euros)
 Transports collectifs d'agglomération : 18,3 % (349 millions d'euros)
 Transport maritime : 3,6 % (69 millions d'euros)
 Transport fluvial : 3,46 % (66 millions d'euros).

TOTAL : 1,9 milliard d'euros, dont 1,2 milliard dans le cadre des contrats de plan État-régions (CPER).

2. Ressources : Les ressources de l'AFITF proviennent exclusivement du secteur routier. À l'origine, elles reposaient sur les dividendes des participations de l'État dans les sociétés d'autoroutes. Depuis la privatisation de ces sociétés, l'Agence dispose de trois ressources pérennes :

- l'essentiel du produit de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) due par les concessionnaires d'autoroutes, dont le montant est calculé à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers ; la recette prévue pour 2014 pour l'AFITF s'élève à **540 millions d'euros**
- l'intégralité du produit de la redevance domaniale, également due par les concessionnaires d'autoroutes et dont la valeur est fonction de la valeur locative du réseau concédé et du chiffre d'affaires réalisé par les concessionnaires ; la recette prévue pour 2014 est de **305 millions d'euros**
- et une part du produit des amendes forfaitaires des radars automatiques (prévision : **230 millions d'euros** pour 2014).

Ces recettes étant insuffisantes, le budget de l'Agence est complété chaque année par une « subvention d'équilibre » versée par l'État, **dans l'attente de l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds**. Il est en effet prévu que la majeure partie du produit de cette taxe constituera une nouvelle recette pérenne pour l'Agence. La subvention d'équilibre, qui a été d'un milliard d'euros en 2012 et de 700 millions en 2013, doit continuer à décroître,

au fur et à mesure de la « montée en puissance » de la taxe, et disparaître en 2016.

Pour l'année 2014, la subvention d'équilibre qui aurait dû s'élever à 334 millions d'euros, sera finalement de **656 millions d'euros** pour compenser – partiellement – le manque-à-gagner dû au report de l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds.

Le budget de l'AFITF pour 2014 sera maintenu à son niveau de 2013 (1,9 milliard en 2013, **1,8 milliard en**

2014) mais sera **inférieur de 450 millions d'euros à ce qu'il aurait atteint si l'écotaxe avait été appliquée au 1^{er} janvier 2014**. Chaque mois de suspension entraîne un manque-à-gagner de près de 100 millions d'euros pour l'AFITF.

Selon les termes employés par M. Philippe Duron, l'Agence va œuvrer en 2014 avec un « budget de transition, voire de crise », permettant de poursuivre les chantiers déjà engagés mais interdisant tout nouvel engagement.

Ceci compromet notamment la mise en œuvre du volet « mobilité » de la nouvelle génération de contrats de plan État-Régions (CPER 2014-2020 pour environ 6,5 milliards €) et bloque le lancement du troisième appel à projets (450 millions €) pour le développement des transports en commun en site propre (TCSP).

Au-delà, c'est la mise en œuvre des recommandations de la commission « Mobilité 21 » qui risque d'être remise en question si l'écotaxe n'était pas appliquée. Si l'agence utilise une partie de ses recettes, perçues exclusivement

sur l'activité routière, pour des investissements sur le réseau routier (rénovation de tunnels et autres grands ouvrages, modernisation de routes...) elle consacre désormais plus de 60 % de son budget aux modes de transport non routiers (voir encadré ci-dessus). On peut citer parmi les objectifs de l'écotaxe, la contribution au financement d'équipements améliorant la qualité des sillons ferroviaires ou d'installations permanentes de contresens en vue de développer le fret ferroviaire.

La CGT demande que les mesures urgentes soient prises par le Gouvernement, pour répondre aux besoins de financement des investissements de transport : la CGT préconise la mise en place d'un pôle financier public en appui sur la BPI et le recours à un plan de relance des investissements européen pour les transports, l'industrie et l'innovation, conformément à l'exigence de la CES et des organisations mobilisées le 4 avril à Bruxelles.

La tarification du transport au juste coût: un principe qui ne doit pas opposer les logiques économique, sociale et environnementale.

L'audition de la CGT a été l'occasion de rappeler les analyses et positions sur les objectifs de l'écotaxe notamment sur l'application du principe « utilisateur-payeur » en ce qui concerne la circulation des poids lourds afin de faire payer - ou de mieux faire payer - les coûts d'investissement et d'exploitation du réseau routier par ceux qui utilisent – et usent ou dégradent – ce réseau, quelle que soit leur nationalité.

Pour la CGT, le patronat routier (pavillon français) se tire une balle dans le pied ! vis-à-vis des poids lourds étrangers qui ont une activité en hausse en France, pays de transit. Leur appliquer le principe « utilisateur-payeur » des routes en France ne peut que contribuer à sortir de la concurrence entre transporteurs français et étrangers: quelques 250 000 poids lourds immatriculés dans les autres pays circulent sur les routes concernées, mais ce principe s'appliquerait également aux 600 000 poids lourds immatriculés en France et qui dégradent eux aussi les routes.

L'écotaxe est un moyen de rétablir une contribution généralisée liée à l'usage des infrastructures routières (comme en Allemagne par exemple sur les seules autoroutes et en France par les péages autoroutier). Car en fait, pour la plupart, les PL étrangers, ces derniers ne paient rien actuellement pour l'usage du réseau routier français. En particulier, ils n'acquittent pas la

TICPE, car les camions qu'ils affrètent font le plein au Luxembourg ou en Espagne, pour peu qu'ils soient équipés de réservoirs de 1 100 litres. D'après les données qui ont été enregistrées par « Ecomouv » (société attributaire du contrat de partenariat public privé des portiques et de la collecte de l'écotaxe) la moitié des 200 000 agents économiques sont des transporteurs étrangers : ils sont déjà habitués à ce type de dispositif sur les autres réseaux routiers qu'ils empruntent.

En tant qu'élément de fiscalité environnementale, par définition, l'éco-redevance vise à déclencher un « cercle vertueux » devant conduire à la réduction de la circulation des poids lourds, surtout celle des poids lourds les plus polluants et/ou parcourant de longues distances.

Pour la CGT, l'éco-redevance est susceptible de contribuer à une redéfinition globale des circuits de transport des marchandises, dans le sens d'une amélioration des performances de la logistique respectant les principes du développement durable. Le Gouvernement, en suspendant la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds, vient une nouvelle fois de céder aux pressions du patronat, aux lobbies routiers, condamnant encore un peu plus tout report vers les modes alternatifs que sont le rail ou le fluvial. De plus le patronat routier sera exonéré de la nouvelle taxe « climat énergie », qui reposera

essentiellement sur les ménages et les salariés, ce qui est encore une nouvelle injustice.

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

Cela pose le problème de savoir comment remettre l'appareil industriel au cœur des enjeux et du débat, œuvrer à la reconquête industrielle et à la relocalisation des productions dans le cadre d'un concept de circuit court territorial.

Les transporteurs routiers jouissent de multiples privilèges que leur octroie l'État. 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 kilomètres – coûts externes compris – était en 2011 de 33 euros pour le routier, 27 euros pour le rail, 21 euros pour le fluvial petit gabarit et 15 euros pour le fluvial grand gabarit – sachant que, pour le rail et le fluvial, sont également compris les pré- et post-acheminement. Il n'y a pas de doute : 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 du transport.

Dans l'état actuel du dossier, nous considérons qu'il convient de dépasser la simple mise en œuvre de l'écotaxe pour s'attaquer d'une manière plus globale à la tarification du transport de marchandises, qui permette une politique à la fois ambitieuse - tant économiquement que socialement - et soucieuse du développement humain durable.

La CGT préconise une internalisation des coûts externes qui ont été mis en évidence par la Directive « eurovignette III » concernant les coûts sociétaux et environnementaux de l'activité de transports de marchandises.

Elle trouve son origine dans la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 (directive eurovignette), certes plusieurs fois modifiée, mais qui érige des principes forts. D'abord, cette directive vise à faire contribuer les utilisateurs (voire indirectement les bénéficiaires du transport) de certaines infrastructures, principalement routières, à leur coût d'usage que ces professionnels soient des nationaux ou des étrangers, qu'ils y effectuent ou pas l'essentiel de leur activité, ou qu'ils en soient usagers au titre du transit international ou du cabotage. Ensuite, elle vise à harmoniser les différents systèmes existants ou à venir concernant les divers prélèvements, taxes sur les véhicules, péages et droits liés à l'usage des réseaux. Enfin, la directive entend instituer des mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs. Elle autorise les pays membres à créer une redevance d'utilisation des routes dont le produit peut être affecté à la construction, l'entretien, l'amélioration des infrastructures de transport.

Il convient tout autant de rappeler qu'en France, l'écotaxe, qui serait dénommée « éco-redevance », a trouvé une traduction législative au titre de l'article 11-IV de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Les principes d'instauration d'une telle taxation kilométrique et de sa répercussion sur les chargeurs et affréteurs avaient ainsi été approuvés, sinon à l'unanimité, mais à une écrasante majorité réunissant des parlementaires de toutes les sensibilités. Son but est de matérialiser un juste principe « utilisateur-payeur » tout en dotant les pouvoirs publics de moyens financiers destinés à conforter la qualité des réseaux sur lesquels s'exerce l'activité des bénéficiaires redevables.

Mais dans sa conception actuelle l'écotaxe ne prend pas en compte toutes les externalités négatives du transport de marchandises. Pour la CGT, il convient de faire application des dispositions de la directive «EUROVIGNETTE III »

Toutefois, la tarification envisagée par l'écotaxe, n'ignore pas les avantages environnementaux et comporte une dimension incitative. Elle est fondée sur un barème modulant la taxation en fonction de la catégorie d'appartenance d'un poids lourd au regard des normes européennes en vigueur. Ainsi, un camion ou un tracteur moins polluant et moins consommateur de carburant qui relève des normes d'émission Euro 5 et Euro 6 s'acquittera d'une redevance moins élevée, sur un même parcours, qu'un véhicule plus ancien. La

directive autorise d'ailleurs à procéder à une fiscalité environnementale en tenant compte de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores voire même, sous réserve de solutions techniques capables d'appréhender les situations en temps réel, des congestions ou pics de trafic sur telle ou telle partie du réseau taxable et de moduler en conséquence la tarification.

L'internalisation des impacts environnementaux du transport routier de marchandises passe par la modulation des tarifs en fonction de la classe Euro des véhicules, et pourra aussi passer par la possibilité, ouverte par la directive, de moduler le trafic routier : il sera possible, par exemple, de faire évoluer le dispositif pour faire diminuer le trafic de poids lourds sur les itinéraires les plus congestionnés et les plus pollués, ou dans les zones où les écosystèmes sont les plus sensibles à la pollution automobile.

Cela étant entendu le fret non routier, même lorsque les infrastructures correspondantes auront été considérablement développées, n'a absolument pas vocation à faire disparaître tous les camions des routes, car il ne peut s'y substituer pour les petits trajets ni pour le « dernier kilomètre ».

La CGT s'inscrit depuis longtemps dans une démarche visant à faire prévaloir une tarification sociale et environnementale (inciter à réduire les impacts environnementaux) qui considère que le prix du transport doit inclure, d'une part, le coût de conditions de travail et de salaires décents, et d'autre part, des coûts environnementaux externalisés aujourd'hui vers les contribuables et les générations futures.

Elle ne propose pas de revenir à des prix administrés, ni n'ignore le contexte européen. Mais elle n'accepte pas que la concurrence érigée en dogme interdise toute réflexion sur des modes de régulation permettant de sortir de la spirale mortifère de la baisse des prix du transport.

Une internalisation des coûts externes combinée avec une tarification sociale obligatoire en faveur des travailleurs du transport routier constitue le levier pour protéger la collectivité et les salariés des pratiques de dumping.

Elle permet aussi de réduire l'avantage compétitif de la route lié à des prix ne reflétant pas correctement les coûts, et ainsi favoriser le report modal sur le fret ferroviaire, fluvial et maritime : Il est urgent de provoquer un mouvement de report de trafic vers les modes alternatifs, fer, fluvial et une baisse de la demande de transport routier.

C'est un objectif qui n'est pas contesté et il est même démontré la pertinence économique et environnementale à utiliser des modes de transport alternatifs à la route, au moins sur les moyennes et longues distances. Mais il est avéré que cela ne suffira pas à sortir de la concurrence entre les modes tant les mesures prises par les gouvernements successifs ne permettent pas d'inverser la tendance. Au contraire, tous les signaux et engagements pris ces derniers mois vont complètement à l'encontre des décisions du Grenelle de l'environnement et d'un report modal vers le rail et le fluvial. Il en est ainsi de la généralisation du 44 tonnes, mais aussi du soutien à la politique du bas coût, qui se généralise dans tous les modes de transport. La situation extrêmement dégradée du fret SNCF fait craindre le pire! pour permettre le report modal des camions et pour réorienter les marchandises sur le ferroviaire.

Pour la CGT, on ne peut se satisfaire de reporter une partie des PL sur le réseau autoroutier quand bien même serait taxé le surcroît de chiffres d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes! comme l'annonce la ministre de l'Ecologie.

De premières études prospectives réalisées dès 2008, pour le compte du Commissariat général au développement durable, montraient qu'une partie du trafic des poids lourds était susceptible de se concentrer sur certains tronçons des autoroutes concédées du fait de l'entrée en vigueur de l'écotaxe :

- l'écotaxe aura un effet sur le trafic global des poids lourds, principalement en raison des réductions de distances des trajets et des contournements du territoire de certains flux de transit.
- en considérant le réseau taxé défini en 2013, une réduction de circulation est estimée à environ 2 % (le trafic global des poids lourds baissant de 500 millions de PLxkm annuels) mais des reports de trafic interviendraient néanmoins vers les autoroutes concédées à partir d'itinéraires qui leur sont parallèles (+ 1,6 voire + 2 milliards PLxkm). Selon ces études, les recettes additionnelles des péages perçues par les sociétés concessionnaires, du fait de ce report, seraient comprises entre 300 et 400 millions d'euros.

La ministre de l'Ecologie y voit des effets bénéfiques en termes de sécurité sur les routes nationales et départementales et propose de ponctionner le bénéfice des sociétés d'autoroutes lié à l'augmentation des recettes de péages autoroutiers. Certes cette mesure est de notre point de vue une façon de « rediriger l'argent des bénéfices colossaux des sociétés privées vers le budget de l'Etat » et peut être efficace pour alimenter le budget de l'AFITF ! Mais cela ne met pas fin au scandale

national des privatisations des sociétés mixtes d'autoroutes publiques imposées par les Gouvernements successifs de VILLEPIN et RAFARIN ! qui a abouti, à partager la majeure partie du réseau autoroutier entre de grands groupes privés français et étrangers. La Cour

des comptes a su démontrer l'insuffisance des évaluations ayant abouti à un produit de 14,8 milliards d'euros qu'elle a considéré, dès son rapport public de 2008, comme étant inférieur à la valeur d'actif.

Le rapporteur de la mission, lance l'idée d'une nouvelle mission permanente d'exploration du principe « d'engager une opération de rachat des concessions autoroutières afin que l'Etat en reprenne le contrôle.

Aujourd'hui, en regard des 8 milliards € de chiffre d'affaires par an issus des péages, le rapporteur précise que « l'on ne peut se résoudre à conclure qu'il n'y aurait plus rien à faire sur cette question même si la voie d'une renationalisation voire d'une dénonciation des concessions semble illusoire au regard des contraintes budgétaires. Les échéances des différentes concessions autoroutières peuvent sembler relativement lointaines puisqu'elles interviendront entre 2028 et 2033. Pour autant, l'État ne doit pas s'interdire de réfléchir, d'ores et déjà, à de possibles modalités de sortie d'un tel système qui, s'il peut, en théorie, faire l'objet d'allongements limités de sa durée, n'a pas vocation à se perpétuer en donnant aux actuels concessionnaires le sentiment qu'ils sont en position de demeurer seuls à même de satisfaire aux nécessités de la gestion du réseau. »

Par ailleurs, s'il s'avérait d'ailleurs que la mise en œuvre de l'écotaxe avait effectivement l'effet de reporter une part du trafic par dérivation du réseau taxé sur les autoroutes, donc d'accroître de façon significative les recettes de péages, l'effet d'aubaine mériterait sans nul doute d'être partagé. À tout le moins, cette situation pourrait impliquer une renégociation partielle des concessions du fait d'une modification substantielle de leurs conditions économiques. »

La CGT, revendique une maîtrise publique des routes nationales concédées ; les sociétés concessionnaires doivent revenir dans le giron de l'Etat et l'Etat doit arrêter le processus de privatisations de nouveaux tronçons de route nationale (voir la pétition nationale en ligne). Plus généralement, la CGT, revendique une approche multimodale et complémentarité des modes de transport, principe transcrit dans la LOTI, si l'on ne veut pas avoir recours à de nouvelles capacités autoroutières, (conformément au schéma national de la mobilité durable -ex SNIT-), à la faveur d'une politique privilégiant le mode routier. Cela soulève aussi la question du juste coût du transport des marchandises dans les coûts de production, pour agir vers le rééquilibrage des modes de transports de marchandises, passant par un véritable service public du transport de marchandises par le rail, mais aussi d'un renouveau du fluvial. La CGT revendique que le fret ferroviaire, comme le fluvial, qui sont de plus en plus marginalisés, soient déclarés d'intérêt général comme l'avait prévu le Grenelle de l'Environnement.



REFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE - INDUSTRIE FERROVIAIRE - ALSTOM



Du prétexte du scandale suscité par les nouvelles rames TER qui vont nécessiter dans certaines gares le rabotage des quais à la communication interne de l'entreprise qui dépeint un avenir sans changement pour les cheminots, la campagne médiatique fait rage pour justifier de la nécessité de la réforme gouvernementale du ferroviaire.

Mais tout ce racolage n'aura pas suffi à décourager les 22 000 cheminots de battre le pavé parisien le 22 mai dernier pour exiger une autre réforme.

Les cheminots ont, en effet, compris que la réunification annoncée du système ferroviaire n'est pas

au rendez-vous du projet gouvernemental. C'est, tout au contraire, l'éclatement du système, la poursuite de la séparation des activités, la remise en cause des acquis sociaux et la généralisation de la concurrence qu'il prépare.

L'intégration du système n'est pas renforcée, pire Gilles SAVARY, rapporteur de la loi à l'Assemblée nationale, promet une indépendance encore plus grande des EPIC.

Ceux qui affirment aujourd'hui que le projet de réforme du gouvernement aurait été de nature à éviter l'épisode du rabotage des quais ne sont pas très éloignés du courant de pensée de ceux qui affirmaient

hier qu'il fallait séparer RFF de la SNCF, au nom des directives européennes.

L'objectif qu'ils poursuivent en commun, fort éloigné de celui qui est annoncé, n'a pas vocation à régler les dysfonctionnements du système pas plus d'ailleurs que d'améliorer le service rendu aux usagers ou aux chargeurs.

Ils ont pour ambition première la recherche de la profitabilité, qui se traduit par l'absence totale de la question du financement du système dans le projet de Loi et par l'ambition affichée par G. Pépy, dans son projet « excellence 2020 », de faire passer la marge opération-

nelle à 10 % du chiffre d'affaires. Et cela au détriment de l'intérêt économique, social et environnemental. En effet, pour atteindre ces 10 % la direction de l'entreprise sacrifie les investissements, poursuit les projets de développement à l'international, prévoit de supprimer 2500 emplois en 2014. Le projet de loi gouvernemental ne dit rien de ce qui pourrait permettre de dynamiser le Fret SNCF. C'est ce que certains appellent « un capitalisme sans projet ».

C'est d'ailleurs ce même capitalisme qui est à l'œuvre dans le dossier Alstom.

Les 2 projets de cession, d'une part à G.E. ou de l'autre à Siemens, ne constituent pas un projet d'entreprise. Il s'agit dans les deux cas d'une découpe d'Alstom par activités, cassant ainsi la cohérence et la force industrielle du groupe avec des conséquences importantes sur l'emploi. Comme à chaque fois, on présente des « vraies fausses solutions » pour préserver les intérêts de certains. L'entreprise est victime d'une stratégie d'abord financière qui s'est traduite par une croissance externe à des coûts exorbitants. Des usines ont été rachetées et construites partout dans le monde avec des retours sur investissements douteux et coûteux, des dividendes de 1,3 milliard d'euros ont été versés aux actionnaires, ces cinq dernières années.

Alors que l'industrie a perdu en France 62 000 emplois directs et 45 000 emplois intérimaires, dans un contexte où tous les secteurs industriels sont touchés, l'État français doit prendre ses responsabilités dans cette affaire en entrant majoritairement dans le capital de l'entreprise.

La création par certaines régions politiques d'une structure commune pour l'acquisition du matériel ferroviaire qui a fait l'actualité lors du Congrès de l'ARF les 19 et 20 septembre 2013, est pour la CGT au mieux une source d'interrogation et au pire de danger.

Cette création d'une association qui regrouperait dans un premier temps 9 régions et le STIF, la CGT ne peut la laisser se constituer dans la totale indifférence sans en pointer les risques.

En effet, si nous pouvons admettre que l'organisation administrative, juridique et financière du système ferroviaire français est complexe, notamment pour ce qui est des dispositions régissant l'acquisition du matériel, elle ne peut être prétexte à la création d'une telle association. Ce qui est en cause aujourd'hui va bien au-delà. C'est se saisir de cette complexité qui existe dans les rapports entre les constructeurs, l'exploitant et les autorités organisatrices que sont les régions, pour mettre hors-jeu l'entreprise publique dans le processus d'acquisition.

C'est à terme se passer de l'expertise technique de l'ingénierie SNCF qui a pourtant, en coopération avec ALSTOM réussi à faire rouler le train qui détient toujours le record du monde de vitesse sur rail.

L'achat direct sans la SNCF, c'est prendre le risque d'être, à terme, complètement dépendant du secteur privé dont on sait que les intérêts sont principalement financiers et éloignés du service public.

En voulant se détacher de la SNCF sur cette question, les régions à la base de cette initiative, 9 sur 22, jouent aux apprentis sorciers.

Elles prennent le risque :

- De ne plus garantir la continuité des acquis sur la sécurité ;
- De ne plus assurer la compatibilité du parc pour sa circulation sur

l'ensemble du réseau et l'actualité récente démontre le besoin de ne pas couper ce lien entre le matériel, l'exploitant et le réseau (rabortage des quais) ;

- De ne plus capitaliser les compétences et l'expérience du personnel de l'entreprise publique ;
- De perdre la possibilité de mutualiser les moyens de traction ;
- D'augmenter les disparités entre les séries d'engins, de rames, génératrices de surcoûts.

Pour la CGT, la création de cette association relève d'une posture idéologique sans véritable fondement, l'idée finale étant de mettre la main sur le matériel roulant, les ateliers et les cheminots en donnant au secteur privé les moyens de faire encore plus de profits avec l'argent public.

Tout semble concorder, aujourd'hui, pour laisser dépérir le réseau ferré et l'entreprise publique nationale des chemins de fer, ouvrant la voie à une vente à la découpe et/ou l'éclatement en 22 réseaux régionaux, nous renvoyant ainsi 76 ans en arrière !

Ceci est à relier avec la perspective du prochain paquet ferroviaire européen avec l'ouverture à la concurrence du transport des voyageurs et la réforme ferroviaire du gouvernement que les cheminots ont unanimement rejetée en l'état le 22 mai dernier en manifestant à Paris.

Dans ces conditions, la création de l'association d'étude pour le matériel roulant vient alimenter ce processus d'éclatement.

Si c'est bien l'avenir de la SNCF et du groupe Alstom qui se joue dans la période, c'est également au travers de ces deux entreprises un nouveau chapitre de l'industrie française qui s'écrit. Notre revendication d'un pôle public national de transport public prend ici tout son sens.

RÉFORME TERRITORIALE



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

Les contours de l'acte III de la décentralisation sont désormais calés autour du couple nouvelles régions (14 d'ici 2017 et report des élections) /métropoles (Loi MAPTAM-voir en dessous) qui conduira à une reconfiguration des territoires, y compris administratives et à un déplacement des lieux stratégiques de décisions et à éloigner de ces lieux des populations totalement écartées des discussions ni consultées face à un changement des institutions démocratiques que sont les communes (avec passage forcé vers les intercommunalités) et les départements (en voie de suppression d'ici 2021).

La Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite de « modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles »

(MAPTAM) entre en vigueur : création de métropoles (Toulouse - Lille - Bordeaux - Nice - Nantes - Strasbourg (euro métropole) - Grenoble - Rennes - Rouen - Brest - Montpellier) auxquelles s'ajoutent les **3 métropoles à statut particulier** que sont Paris (Grand Paris), Lyon, Aix en Provence-Marseille.

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

C'est avant tout : **La généralisation de l'austérité - la réduction des dépenses publiques : 50 milliards €/11milliards € aux collectivités**. Toutes les décisions prises confirment l'austérité et la compression des dépenses publiques. Celles-ci affectent toutes les administrations publiques : Etat, collectivités locales et hôpitaux. Didier Migaud,(qui outrepassé d'ailleurs souvent ses prérogatives) confirmait cette tendance lors de la présentation du rapport annuel de la Cour des Comptes ,le 11 février dernier, en estimant notamment que 2 secteurs pouvaient réaliser d'importantes économies : la sécurité sociale et les finances locales. Parallèlement, les administrations d'Etat, aux échelles nationales et locales, voient leurs crédits gelés ou amputés. Le nombre et la qualité des services publics rendus s'en trouvent altérés. S'y ajoutent des mesures salariales régressives pour les fonctionnaires et agents publics. Enfin, se précise une tendance visant à substituer **aux services publics rendus par des**

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

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

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

Il est à relever que des voix commencent à se faire entendre sur l'opportunité de contractualiser le contenu du pacte au niveau des **filières, des territoires, voire de « groupes individualisés ».**

Les prétextes invoqués : **donner de la chair au pacte de responsabilité au niveau micro-économique. En clair, les « contre parties » seraient négociées à ces niveaux.**

La division des territoires - La métropolisation - Le vote de la loi intervenue en décembre 2013 étaye la justesse de notre analyse. La réorganisation territoriale autour de métropoles est la traduction de cette conception de l'aménagement du territoire que dénonce la CGT : fin de l'égalité des territoires/péréquation, **fin de la cohérence nationale des politiques publiques et organisation de la société sur un déficit de la démocratie sociale/remplacé par le soit disant dialogue social territorial.**

Un déficit démocratique criant.

Le Gouvernement consolide la négation de la légitimité **des confédérations à faire valoir les intérêts des salariés dans une recomposition institutionnelle qui s'inscrit dans le jeu de la compétition économique mondiale** et affecte tous les pans de la vie des salariés et des populations : **travail, emploi, éducation et formation, santé, transports, développement industriel, recherche et développement, logement, développement culturel, énergie, communication, prestations sociales, services à la personne, allongement de la durée de vie, etc.**

Répondre aux besoins sociaux, économiques, démocratiques :

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

aussi au cœur du vivre ensemble et à nouveau faire l'objet d'une large concertation. Enfin d'autres sujets comme par exemple les questions de relance de filières industrielles ne peuvent plus être déconnectées de ces débats ». L'aménagement équilibré des territoires demeure une boussole pour l'ensemble de notre activité syndicale ».

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

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

- Quelle ambition industrielle et sociale dans nos territoires, bassins d'activités et façades maritimes ? quelle proposition CGT ?
- Question aménagement du territoire et compte tenu des fractures territoriales et des inégalités sociales croissantes, quelle est notre vision de l'organisation de la société, des solidarités sociales et territoriales ? la CGT a des exigences de maîtrise publique, de cohérence nationale et d'unicité d'exploitation pour ses réseaux de transport ferroviaire, fluvial, maritime et portuaire ainsi que routier, indispensable pour rendre ses territoires attractifs et ses réseaux de transport de qualité : efficacité du service public de transport et garantir une égalité d'accès et de dessertes des territoires.
- Les collectivités territoriales vont subir des diminutions drastiques de dotations de l'Etat et sont appelées à réduire leurs dépenses. Quelles conséquences sur l'investissement public de transport et

d'aménagement du territoire? Sur les services publics de proximité.

- La désaffection des citoyens aux élections, les résultats des dernières élections avec notamment la montée du FN confirme un désarroi et une défiance à l'égard de l'action publique et de ses représentants. Quelles dispositions concrètes pour rendre effective une véritable démocratie sociale ?

Autre enjeu : la création et l'organisation des maisons de services au public prévue dans le projet de loi. Cette création traduit une orientation politique visant à substituer aux services publics rendus par des Administrations publiques ou des services publics, des « services au public ». Derrière cette sémantique, se profile l'accentuation de la diminution du champ couvert par les services publics. Le service rendu à l'utilisateur serait réalisé soit par des entreprises soit par des associations. Dans une période de réduction massive des dépenses publiques, les conséquences de cette création ne sont

pas toutes imaginables mais elles seront néfastes pour les usagers. Il y a besoin sur cette question de faire monter des exigences de services publics ayant les moyens de fonctionner et de remplir leurs missions de services publics. Tous les secteurs sont concernés y compris ceux rayonnant sur le champ de la protection sociale à l'instar des CARSAT.

- On mesure que ce qui est en préparation, ce n'est pas une simple réforme de plus. Nous sommes face à un bouleversement en profondeur de l'organisation même du pays, des territoires, face à des choix de société fondamentaux qui impacte justement toutes la société, et nos secteurs, transports et infrastructures vont être aux cœur de ces enjeux quelque soit le mode : TU/TRV, Ferroviaire, Maritime , Portuaire, Aéroportuaire , Infrastructures routières et fluviales etc. Des transports qui seront utilisés d'une part comme moyen de cette déstructuration et d'autre part qui seront eux-mêmes déstructurés par cette

nouvelle organisation des territoires. Nous est également posé la question de ce qu'on entend du développement d'une économie circulaire dans un tel contexte et donc la nécessité de réaffirmer notre revendication d'un développement humain durable.

C'est aussi pourquoi , en accord avec les comités régionaux , nous allons mettre en place un groupe de travail composé de membres de comités régionaux, de professions du champs UIT , avec la participation de membres de CESER , afin de travailler et d'impulser une démarche cohérente et coordonnée mettant également en avant nos exigences et nos revendications.

Pour terminer, la CGT s'exprime contre ce projet. Elle estime que toute réforme territoriale doit être précédée d'une large consultation publique associant les organisations syndicales confédérales de salariés et, plus largement, les principaux acteurs de la société civile.

Canal Seine-Nord Europe

Le projet de canal est, à nouveau, relancé dans une nouvelle configuration et à un coût réduit, avec un financement européen de 40% sur un investissement de 4,4 à 4,7 milliards ; suite à l'abandon du PPP que nous réclamions.

Le 06 mai 2014, les Comités Régionaux CGT du Nord-Pas-de-Calais, de Picardie et l'UIT tenaient une conférence de presse pour rappeler que le canal devait contribuer au développement économique, et industriel des territoires traversés ; ce qui impose que toutes les plates-formes prévues soient maintenues, ce qui semble ne plus être le cas.

D'autre part, ce projet doit également se réaliser dans un concept de multimodalité (avec le rail, la route et le portuaire).

C'est en ce sens que Thierry Lepaon a adressé un courrier au 1^{er} Ministre en lui rappelant, également, que le statut de «grand chantier» soit donné à ce projet et en lui demandant de nous recevoir.

La CGT va, également, produire un tract Grand Public, ainsi qu'un dossier plus argumenté en direction de nos organisations.

Congrès FOMM

Une quarantaine d'adhérents des syndicats des Officiers de la Marine marchande du Havre, de Nantes, de Marseille et de Fos, ont tenu le congrès de leur fédération UGICT-CGT (FOMM), les 6 et 7 mai 2014 auquel ont participé les représentants de la Confédération, Sophie BINET, et Volf JACKLEIN du secteur Europe International, ainsi que Gérard LE BRIQUER, secrétaire de l'Union Interfédérale des Transports (UIT-CGT) afin de contribuer aux débats et d'apporter une réflexion globale de la CGT sur les enjeux des activités de transport maritime en France et en Europe, notamment les convergences revendicatives sur le champ du transport avec les autres fédérations de l'UIT.

Faire bouger les lignes des armements et des pouvoirs publics sur les revendications des Officiers, salariés des ferries, des services du dragage portuaire dans les grands ports maritimes, du remorquage et du long court, telles sont les décisions prises par les secrétaires généraux des syndicats : plusieurs motions ont été adoptées pour la revalorisation des montants de la pension de retraite de l'ENIM, sur les mesures régressives concernant la Caisse Allocation Familiale et sur l'absence de médecin des gens de mer à bord des navires, sur l'exigence d'une formation maritime de qualité à l'ENSM.

Les enjeux internationaux et européens ont été débattus pour travailler avec le secteur Europe international en liaison avec la fédération européenne des travailleurs transports (ETF), à l'exigence de la mise en place de Comité d'entreprise européen au niveau de certains armateurs, sans oublier les directives européennes et textes internationaux régissant le maritime, notamment la revalorisation des brevets et des certifications des Officiers.

La filière de transport maritime est en crise profonde, tant sur l'emploi d'Officiers français ENIM en baisse continue -liée à l'exacerbation de la concurrence par les armateurs français abandonnant le pavillon français- que sur les conditions de travail et sociales qui se dégradent générant des risques psychosociaux de plus en plus élevés (RPS) dans la profession. Vive la CGT - vive la FOMM.



NETTOIEMENT

Lors du passage de l'âge de la retraite à 60 ans au lieu de 65 ans, sous le gouvernement de Mitterrand, les salariés des activités du déchet ont vu l'âge de leur retraite rester à 60 ans.

Depuis les réformes se sont succédées et rien n'a bougé en faveur de la reconnaissance de la pénibilité. Les métiers des activités du déchet si elles ont évoluées, n'ont pas vu de changement de la réglementation concernant la pénibilité qui reste au point mort.

Les fédérations des services publics et des transports ont mis deux années de travail et de revendications pour arriver à cette journée d'action du 12 mai 2014.

C'est sur les questions de pénibilité, d'insalubrité et de salaire que cette action s'est construite.

Si nous avons su fédérer autour des revendications convergentes, nos organisations syndicales se félicitent du résultat de cette journée d'action.

Ce sont des centaines de salariés qui ont débrayé.

C'est sans doute pourquoi, les ministères du travail et des transports ont accepté une table ronde avec notre 3^e ministre de tutelle celui de l'environnement. Les salariés ne sont pas dupes, la mobilisation reste d'actualité, ils ne feront pas l'économie de leur santé pour des profits qu'ils ne toucheront pas.

Les actionnaires de Véolia comme ceux de GDF/SUEZ, et les investisseurs de SEPUR ou de COVED, doivent entendre les justes revendications des personnels.

OUI, c'est un travail pénible, insalubre et mal rémunéré.

Privatisation des routes

Le plan autoroutier n'attend plus que le feu vert de Bruxelles !

Le Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche (F Cuvillier), vient de notifier à la Commission Européenne la demande d'avis sur le projet du Gouvernement de réaliser de nouvelles concessions routières sur des tronçons du réseau routier national via un plan de relance autoroutier auquel la CGT s'oppose. Le Gouvernement cherche une « vertu Européenne » à son dossier pour laver de tout soupçon la pratique de l'adossement des projets auprès des sociétés concessionnaires actuelles, sans mise en concurrence, pour l'attribution d'un « pactole » de plus de 3,7 Milliards € en compensation d'un rallongement des durées des concessions actuelles de 2 à 3 ans ! Assurant ainsi aux sociétés privées concessionnaires la recette des péages (d'ailleurs en hausse continue) et surtout des profits sans limite ! Cela sans attendre l'avis de l'Autorité environnementale saisie par la Commission des finances de l'Assemblée Nationale sur la situation de la concurrence dans le secteur des autoroutes qui sera rendu avant l'été.

La CGT a d'ailleurs interpellé sur ce sujet les présidents des groupes politiques du Sénat et de l'Assemblée nationale, le 24 février dernier, et a lancé une pétition nationale en cours de signature par les salariés des professions du transport, l'ensemble des salariés du privé et du public et les populations dans les territoires.

Après les actions de protestation du 11 février 2014 dans les Directions Interdépartementales des routes, la mobilisation des agents des services de l'Etat s'est confirmée dans l'action des salariés et agents de l'ensemble de la Fonction Publique le 15 mai à l'appel de l'ensemble des syndicats de la Fonction publique Etat, territoriale et hospitalière. Elle se poursuit au plus près des salariés par des actions communes décidées lors de la 10^e conférence de l'Union Interfédérale des Transports (UIT-CGT) qui s'est tenue les 19, 20 et 21 mai 2014.

Après le scandale national des privatisations des autoroutes en 2005-2006 et celles en projet, l'Etat cherche une issue financière au budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de France en crise (AFITF - voir article Ecotaxe) en s'affranchissant de toute réserve concernant la clause de réservation des travaux aux concessionnaires. Gageons que Bruxelles y verra une motivation pour retoquer ce nouveau scandale !

10^E CONFÉRENCE DE L'UIT

UNIR NOS FORCES AU SEIN DE L'UIT !



Les 19-20 et 21 mai 2014 s'est tenue, à Montreuil, la 10^e conférence de l'UIT, réunissant les membres des directions fédérales constituantes de l'UIT et les Comités Régionaux - fortement représentés - validant ainsi notre démarche et l'utilité de cet outil. Dans un contexte difficile, un contexte de crise qui n'a pas manqué de traverser les débats, cette conférence fut une réussite, résultat également d'une préparation en amont dans les professions et territoires. L'actualité sociale et économique, depuis notre dernière conférence et l'enjeu des mobilisations ont traversé les débats.

Les questions et enjeux européens ont fait l'objet d'un débat spécifique, les transports -dans leur diversité- étant depuis des décennies un véritable laboratoire du dumping social et du low cost (bas coût). Cette dimension européenne fera l'objet d'un groupe de travail, afin de suivre et impulser une démarche revendicative argumentée en direction de nos organisations.

Dans les axes prioritaires, le juste coût des transports routiers marchandises complètement sous tarifés, source de précarité pour les salariés mais aussi de désindustrialisation, de fermetures de sites de production, de licenciements etc... C'est un frein au report modal, un transport routier déjà largement subventionné par l'Etat au travers de la réduction de la taxe à l'essieu et des remboursements de la taxe sur le gasoil professionnel.

Le financement des infrastructures, de leurs maîtrises publiques en lien avec l'enjeu de créer un pôle public financier, est aussi un axe de travail pour la nouvelle direction, tout comme la question d'un Pôle Public de Transport public, qu'il nous faut réactiver, mieux maîtriser.

L'enjeu autour des territoires avec l'acte 3 de la décentralisation, la réforme profonde des territoires que veut imposer le gouvernement, les métropoles, qui ont fait l'objet d'un thème de débat spécifique sera un autre axe prioritaire avec la mise en place d'un groupe de travail en lien avec les Comités Régionaux et les CESER.

L'outil UIT est le dernier axe de travail qui a été validé par la Conférence avec la réaffirmation que nous avons besoin de l'UIT. Dans le mandat écoulé, il y a eu une progression dans la mise en place de collectifs UIT en territoires, il nous poursuivre le travail sous l'impulsion des Fédérations UIT et en étroite collaboration avec les Comités Régionaux qui les pilotent. Notre démarche doit servir à un ancrage local avec les UD, les UL, les syndicats.

Les travaux de la Conférence se sont conclus par un appel à la mobilisation de tous les salariés des transports et des infrastructures, le 26 juin 2014, dans le cadre de l'action interprofessionnelle lancée par la CGT ; avec l'idée de poursuivre cette démarche revendicative à la rentrée - notamment pour peser sur le contenu de la future conférence environnementale où, enfin, les transports seront abordés.

Le Bulletin de l'UIT n°80 de septembre 2014 sera consacré aux travaux de cette conférence de l'UIT.

DIRECTION DE L'UIT

BUREAU

Dominique LAUNAY

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

Secrétaire Général UIT

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

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

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

Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT

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

Fédération Nationale de l'Équipement/Environnement CGT

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

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes CGT

René ALTERO

Fédération des Officiers de Marine Marchande CGT

Jean-Louis CASSINI

SECRETARIAT

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

