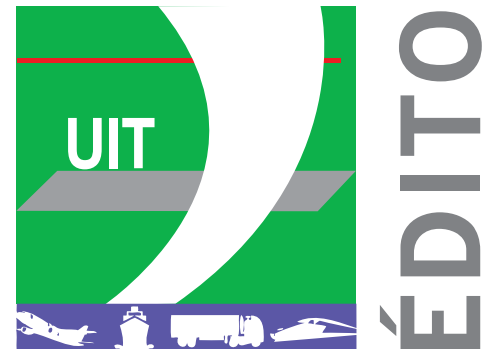


Edito	P 1
Dossier : Loi d'Orientation des Mobilités	P 2 à 12
Assises CGT de la mer	P 13
Congrès ITF	P14
Industrie ferroviaire ACC	P 16 à 18
Formation UIT	P 19



Poursuivons en 2019 le terreau fertile des **luttones sociales**



© Pascale Lalys

Frédéric Le Merrer
Secrétaire général
de l'UIT

L'année 2018 a été empreinte de nombreux conflits sociaux, dans et hors de l'entreprise, marquant la fin d'un règne sans partage d'un président des riches et de son arrogance envers le peuple, ses institutions et le syndicalisme.

Certes, sa politique générale reste encore et toujours une politique au service du capital. Toujours moins de services publics, quel que soit le domaine, la diminution des dépenses de l'État et le projet de loi des finances en sont une illustration. Pour s'en convaincre, aucune des mesures prises par le président Macron pour redonner du pouvoir d'achat n'est prise directement sur la création des richesses et donc des entreprises. Le capital est à nouveau préservé. Pire, il paupérise encore plus la capacité de financement de notre protection sociale. Ce scandale économique, que peu de journalistes exploitent, ne berne pourtant pas ceux qui souffrent au quotidien.

L'amplification des luttones nourrit le débat d'idées qui alimente la réflexion de chacun. Les analyses des situations ainsi créées ouvrent des espaces d'intervention. Elles dressent des perspectives parfois insoupçonnées, d'un champ du possible, à inverser le cours du présent pour écrire des pages de notre histoire tournées vers le progrès social et le sens commun, en somme, l'intérêt général. Nul ne peut ignorer l'état des richesses de ce monde. Comment 1 % des plus riches peuvent-ils détenir 82 % des richesses ? Pour quelle utilité, si ce n'est par goût de provocation, de pouvoir et d'égoïsme exacerbé ? Mais leur conscience est-elle assez aiguisée pour mesurer l'état de vio-

lence qu'elle génère, socialement d'abord, puis sur l'avenir même de notre planète ? Ils n'en ont que faire, car leur idéologie ne préserve que leur seul intérêt, celui du capital.

L'accélération des politiques de réformes du Gouvernement conduit à la casse de notre modèle social et républicain. Doit-il lui être rappelé que la république porte en son sceau les valeurs de liberté, d'égalité et de fraternité, qu'il s'en éloigne de jour en jour.

La CGT, souvent décriée par certains, a toujours porté l'idée du sens commun, au travers de son concept de Développement humain durable. Elle se fonde sur une autre utilisation des richesses créées par les salariés, quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle. Elle utilise le fruit des richesses et des nouvelles technologies au service de l'intérêt général, en privilégiant l'amélioration des conditions de travail, des rémunérations, du partage de l'emploi. Par ailleurs, le développement économique et industriel se fonde sur des critères environnementaux soucieux de préserver nos ressources, la biodiversité, réduisant les sources de pollutions à l'origine des déséquilibres même de la planète.

Cette conception, au regard des urgences sociales et environnementales, doit être au cœur de nos réflexions et de nos débats avec les salariés. L'année 2018 a ouvert les champs du possible.

Il faut faire de 2019 une année de luttones pour le progrès au service de tous.

Enjeux sociaux et environnementaux et énergie nouvelles



Le projet de loi d'orientation des mobilités... Un rendez-vous manqué ?

La loi des mobilités doit permettre, selon le gouvernement : d'offrir des solutions de mobilités à tous, répondre aux défis climatiques et environnementaux, améliorer les gouvernances.

Si ces ambitions peuvent être partagées au regard des urgences auxquelles nous sommes confrontés, par contre, les solutions proposées y sont insuffisantes. Elles ne sont pas de nature à répondre efficacement aux enjeux sociaux, d'égalité de traitement et d'accès des services publiques entre les habitants et les usagers dans les territoires, creusant encore un peu plus la fracture sociale entre ceux habitant les métropoles et ceux vivant en ruralité.

Elles ne prennent pas suffisamment en compte les enjeux environnementaux. Les solutions proposées sont trop souvent individuelles au travers du covoiturage par exemple et s'agissant du Fret, la route est toujours privilégiée et domine sans partage le transport des marchandises.

Concernant la gouvernance, dans la suite de la loi NOTre et Maptam, il s'agit de privilégier la proximité en faisant que les communautés d'agglomération, plus généralement les EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommu-

nale) deviennent des Autorités Organisatrices de la Mobilité. Mais de quels moyens financiers disposeront-elles pour mettre en œuvre des solutions de transports alternative au tout routier afin de véritablement s'inscrire dans une logique de transition écologique durable ?

Le rôle structurant des transports

Il est une réalité, Le transport est structurant dans la vie économique, sociale et culturelle. Il permet les échanges des biens et des personnes utiles au développement et à l'émancipation des peuples. Mais il a aussi des inconvénients, notamment lorsque celui-ci est laissé aux seules mains du capital. En effet, si notre conception syndicale se base sur le bien commun et la réponse aux besoins dans l'intérêt général, le capital n'a lui qu'un seul objectif, celui de ces actionnaires. Il génère une mise en concurrence des salariés, communément appelé « *dumping social* », une désindustrialisation des territoires à l'échelle nationale ou transnationale. Et disons-le sans aucun complexe, la question environnementale n'est pas sa priorité, hormis si ça lui rapporte. Il nécessite toujours plus de besoins de transports de par l'éloignement des lieux de production à ceux de consommation et d'habitation pour les personnes ou les marchandises.

Les externalités du transport imposent des solutions durables

Selon le rapport des Comptes Transports de la Nation, en 2017 Les transports sont générateurs de 30% des émissions total des GES en France. La hausse des émissions des transports entre 2016 et 2017 est de +0,4 %. Cette progression est essentiellement liée à l'augmentation de la circulation routière des poids lourds et des bus; les émissions de GES des Voitures Particulières diminuent de 1,8 %. Enfin la route est responsable de 95% des GES transports. Il n'est pas inutile de rappeler que les émissions de GES sont responsables du réchauffement de la planète. Les conséquences, confirmées par les experts de ce monde, seront dramatiques. Perte de la biodiversité générant de profond déséquilibre de notre écosystème, un trait de littoral qui va se modifier en profondeur avec la montée des océans et la fonte des glaces des cercles polaires, la disparition d'îles habitées imposant des migrations de peuple entier. Ces réalités sont la conséquence de l'exploitation humaine et du capital à ces seules fins. Pour la CGT, un changement de cap s'impose, c'est une obligation. Car, au final, c'est le peuple qui trinque et c'est à lui qu'on demande de payer la facture environnementale au détriment du capital, à l'origine de ces désordres planétaires.

Les politiques publiques, quant à elles, doivent résolument se tourner au service de l'intérêt général en prenant en compte les enjeux environnementaux et les enjeux sociaux dans l'équation économique. Comment accepter -par exemple- que 82% des richesses créées par les salariés à travers le monde soit accaparés par seulement 1% de la population. Il n'y a aucune efficacité dans ce modèle de société, hormis celui de préserver égoïstement ces seuls intérêts individuels capitalistiques.

A l'échelle de notre Nation et de l'Europe, les politiques publiques doivent reprendre la main sur l'organisation et la planification des transports. L'accaparement par le secteur privé de cette organisation est un échec cinglant pour l'avenir de notre humanité.

Face aux urgences, le transport doit sortir de la logique du marché

Il nous paraît essentiel d'agir sur deux leviers : la réindustrialisation et l'aménagement de nos territoires, puis, une utilisation des modes de transports plus vertueuse, incluant l'ensemble des externalités, dans une démarche de complémentarité et d'efficacité, non de concurrence. Pour la CGT, c'est clair : nous revendiquons une maîtrise publique des transports qui ne doivent plus être soumis à la loi du marché du fait que le transport est crucial pour un autre type de croissance au service de l'emploi et du développement humain durable. Ce Pôle Public de transport reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'entreprises de transports et de gestion des réseaux et des infrastructures exerçant des missions de service public et d'intérêt général. Il serait placé sous contrôle, public et social. Il aurait en charge d'évaluer, de structurer, d'organiser les politiques publiques en matière de transport. Il s'assurerait de la prise en compte dans les critères économiques, des critères sociaux et environnementaux.

En somme, si les enjeux du transport sont vitaux pour notre société, alors il faut conceptualiser une organisa-

tion des transports prenant en compte l'ensemble des critères économiques qui imposent de penser différemment. Assurément, si le capital payait le juste coût du transport, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, alors d'autres choix s'ouvriraient à la société.

Les transports portent en leur sein les enjeux de complémentarité, d'aménagement du territoire, d'infrastructures, d'industrialisation et d'indépendance, d'écologie, de santé publique et de sécurité et des conditions sociales des salariés. Les principes de démocratie, d'égalité, de qualité, d'accessibilité pour tous doivent être au cœur des décisions prises dans l'intérêt général.

Cette conception des transports portée par la CGT permettrait de répondre véritablement aux urgences sociales et environnementales.

Le projet de loi des mobilités aurait pu apparaître, à minima, comme prenant en compte ces enjeux dans le respect des orientations issues des accords de Paris dans le cadre de la COP 21. Non seulement on s'en éloigne, mais en plus la France ne respecte pas non plus la trajectoire fixée par la stratégie nationale bas carbone qui vise l'atteinte de la neutralité, c'est à dire zéro émissions nettes de GES à l'horizon 2050. Le premier budget carbone 2015-2018 estime un dépassement des émissions de GES de +4%, principalement lié à la hausse des transports routiers et au secteur des bâtiments qui voient des crédits de rénovations en forte baisse dont le rythme et l'ampleur sont insuffisants.

Dans l'attente du débat parlementaire sur la loi des mobilités qui doit se dérouler en février au Sénat et durant le 2^e trimestre 2019 à l'Assemblée Nationale, la CGT exige que pour les transports de marchandises, l'ensemble des externalités liées aux transports, c'est à dire les coûts sociaux (pollutions, réchauffement climatique, accidentologie, santé publique, congestion des routes, etc.) soit réellement supporté par le patronat routier.

La TICPE, une source de financement pour réaliser la transition écologique

La TICPE et la taxe carbone, même si avec le conflit des gilets jaunes, les hausses de 2018 sont reportées à 2019, les entreprises de transports routiers sont toujours remboursées à hauteur de 1,6 Mds € alors que ce mode reste le premier émetteur de gaz à effet de serre et contribue fortement à la détérioration du réseau routier

La TICPE rapporte 32 Mds€ dont 17Mds pour le budget de l'Etat, 12Mds pour les collectivités locales et seulement 1,2Mds€ sont reversés au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport français. Il est à noter que seulement une part de la TICPE (de l'ordre de 7,2 milliards soit 19% du montant global) est reversée sur le compte de transition énergétique servant à financer entre autres le soutien aux énergies renouvelables et des mesures de compensations telles que le chèque énergie (150€/an, porté à 200 en 2019, pour environ 4 millions de ménages bénéficiaires, dits précaires énergétiques). Rappelons que la dépense moyenne en énergies d'une famille de deux enfants est de 1600 euros/an...

Cette augmentation de la fiscalité indirecte a une incidence importante sur le pouvoir d'achat des français dis-

posant de faibles revenus et particulièrement les salariés contraints d'utiliser leur véhicule pour leur déplacement domicile travail. Il s'agit d'une mesure injuste qui ne fait qu'augmenter la fracture sociale entre les ménages et entre le monde rural et urbain.

Pour la CGT, la TICPE doit intégralement être utilisée pour le financement de toutes les infrastructures de transports et contribuer aux financements du report modal vers des modes plus vertueux comme le ferroviaire, le fluvial et la transition écologique. Une autre piste à exploiter sans délai est la renationalisation des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes. Ces sociétés disposent de véritables rentes. En 2017, le versement des dividendes versés aux actionnaires est de 1,7 Mds € après s'être partagé la coquette somme de 4,7 Mds € en 2016, selon les rapports de l'Arafer. Il est insupportable que cette gabegie financière serve les seuls intérêts du capital au détriment de la modernisation des infrastructures et de la transition écologique.

L'absence de report modal entrainera des risques de saturation des réseaux

Si le projet de la Loi d'Orientation des mobilités ne se fixe pas pour objectif le report modal des marchandises mais également des voyageurs par un développement des transports ferroviaire et fluvial dans une logique de complémentarité des modes entre eux et non en concurrence, si elle ne se réoriente pas non plus sur une politique d'aménagement harmonieuse du territoire et de leur réindustrialisation, alors l'étude prospective du Commissariat Général au Développement Durable prévoyant à l'horizon 2050 une hausse des besoins de transports de l'ordre de +86% se confirmera. Attendons-nous alors à des réseaux toujours plus saturés.

En effet, la conjonction de cette hausse attendue par le fait de la métropolisation et de l'étalement urbain, puis de la contraction possible du réseau ferroviaire contenue dans le rapport Spinetta et Duron préconisant jusqu'à la suppression de 9000km de lignes amènera -de facto- une soutenabilité du réseau routier sous forte pression.

Peut-être que la logique de décarbonation des véhicules terrestres, à la même date, limitera le développement des émissions de GES mais elle conduira inévitablement à des réseaux saturés et ne réglera pas les problématiques de sécurité routière. Certes, le développement attendu des véhicules autonomes pourrait permettre une « optimisation » des réseaux, mais un réseau, même autorégulé, lorsqu'il est saturé ne permet plus de disposer d'un débit suffisant pour un transport de qualité.

Modes actives et énergie nouvelles, des mesures utiles, mais faussement durable

A propos des énergies nouvelles et des modes actifs. S'agissant des modes actifs, si elles peuvent être une réponse, elles n'en sont pas non plus la solution. Il n'est par exemple pas possible de comparer des villes d'Europe comme Amsterdam avec des villes de France. La géographie et le profil des villes ne sont pas comparables d'une ville à une autre. La question des usages des routes, souvent partagées avec les véhicules à moteur sur des zones limitées à 30km/h, n'apporte pas les enjeux de sécurité optimum pour les usagers des cycles. Néanmoins, il est visé le triplement de la part des déplacements en vélo, la portant à 9% en 2024. Quant à la marche active, elle demeure également une solution mais pas le remède pour affronter les réalités du quotidien.

Alors demeurent les nouvelles énergies : électrique pour les transports de voyageurs et le gaz pour le transport de marchandises, principales énergies retenues dans le cadre de la Loi des Mobilités.

La volonté semble forte de se diriger vers le véhicule électrique. Le contrat de filière conclu entre le patronat de l'automobile et l'Etat en est une traduction. La loi précise la fin de la vente de véhicule neuf émettant des GES en 2040 et la multiplication par 5 -d'ici 2022- de véhicules électriques, par 15 pour celles de Poids Lourds à faibles émissions d'ici 2025. Mais est-il intégré la dimension environnementale globale, depuis les matériaux nécessaires à sa construction jusqu'à sa fin de vie, notamment autour des batteries et de leur recyclage. Et n'oublions pas que cela va générer des besoins électriques conséquents. La RATP, dans le cadre du « verdissement » de son parc, a calculé que le passage de ses bus à l'électrique nécessiterait l'équivalent d'une tranche nucléaire supplémentaire pour leur recharge. Sans oublier les infrastructures de maintenance... Tout cela mis bout à bout, il faut vraiment examiner ces solutions pour savoir si elles sont pertinentes en matière de transition écologique et énergétique. Le coût d'acquisition reste élevé, tout le monde, même si des aides sont prévues, ne peut se l'offrir et il reste un frein non négligeable qui doit être compensé financièrement.

Selon la CGT c'est une refonte totale de l'organisation des transports qui doit être atteint. Le droit aux transports est un droit fondamental qui confère à ceux-ci un caractère d'intérêt général et qui doit de fait relever du service public. Il est primordial de replacer cette question dans son contexte, qu'elle soit contrainte ou choisie.

Infrastructures, état des lieux, financement



Axé sur les « mobilités », ce projet de loi donne peu de place à la problématique des infrastructures de transports, abordées de manières succinctes. Les orientations se résument à des effets d'annonces de la ministre des transports, Elisabeth BORNE qui, depuis le départ sur ce sujet, veut donner la priorité aux « transports du quotidien » plutôt que d'aborder le sujet transport dans sa globalité. Les annonces gouvernementales ont été fluctuantes au fil de l'actualité, de la pression médiatique et de la pression sociale.

Cela s'est traduit notamment par de nombreuses versions du projet de loi.

Dans le projet de loi LOM, adopté en Conseil des Ministres, un article 23 ter- A aborde la programmation des investissements de l'État dans les transports.

Etat des lieux et necessite de legiferer

L'étude d'impact fait état de 10 Md€ de ressources nécessaires sur le quinquennat en cours (2017-2022) pour réaliser tous les projets d'infrastructures annoncés par le passé avec des dépenses de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF), à porter au-delà de 3 Md€/an alors que la moyenne des années 2013-2017 s'établit à moins de 1,9 Md€ annuels.

L'étude fait bien sûr référence à l'état désastreux des infrastructures routières pointé par plusieurs rapports. Le niveau des moyens financiers injectés ces dix dernières années ont été faibles (autour de 350 M€ par an) avec des infrastructures et ouvrages qui parviennent en moyenne à mi-vie et pour certaines en fin de vie.

Des audits de même nature ont été menés sur les réseaux ferroviaires et fluviaux, avec des conclusions convergentes sur la nécessité de rehausser et stabiliser les moyens

consacrés à une politique structurante de maintien de notre patrimoine

Un calendrier et une méthode ont été mises en œuvre avec, dès 2018, une pause dans la réalisation de nouveaux grands projets d'infrastructures (routiers, ferroviaires et fluviaux), pour se donner le temps de redéfinir les priorités en matière d'investissements et les besoins en termes de ressources. Des Assises nationales de la mobilité, menées de septembre à décembre 2017, ont été mises en place pour une concertation sur les grandes orientations de la politique des mobilités. Mais le sujet des infrastructures a peu été, voire pas du tout, débattu.

Un Conseil d'orientation des infrastructures (COI) également mis en place en octobre 2017 a eu pour mission de proposer une stratégie en matière d'investissements dans les infrastructures de transports. Son rapport rendu au Gouvernement le 1^{er} février 2018 a constitué une base de travail pour redéfinir les contours de la programmation d'investissement de l'État dans les transports.

Le COI a proposé trois scénarios :

Le premier calibré au plus bas, sur la base de 48 Mds € de ressources en vingt ans pour l'AFITF, soit plus ou moins 2,4 Mds €/ an.

Le deuxième scénario, bâti pour répondre aux priorités fixées par le Président de la République, envisage de mobiliser environ 60 Mds € en vingt ans pour l'AFITF. Il demanderait d'affecter 600 M€/an supplémentaires par rapport au scénario 1.

Le troisième scénario, correspond au scénario 2, plus ambitieux, et nécessite 80 Mds € en vingt ans pour l'AFITF. Il suppose un budget annuel de 3,5 Mds € d'ici à 2022, atteignant de façon stable 4,4 Mds € durant les dix années suivantes.

La stratégie retenue par le projet de loi suit les priorités et recommandations du deuxième scénario du COI mais dispose d'un budget inférieur fixé à 55 Mds € soit moins 5 Mds €.

Selon l'étude d'impact du projet de loi, elle s'articule autour de 5 programmes couvrant :

- **l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers existants, ferroviaires et fluviaux existants ;**
- **la désaturation des grands nœuds ferroviaires**, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- **le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux** par des aménagements des itinéraires existants ;

- **le développement de l'usage des mobilités propres** et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives (vélo, marche...) au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité
- **le soutien à une politique de transport des marchandises** ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux.

Dans ce cadre, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 doivent être portées au niveau suivant, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales (M€)	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

Les dépenses prévues au titre de l'année 2023 s'inscrivent dans une perspective d'une enveloppe quinquennale (sur la période 2023-2027), de 14,3 milliards d'euros environ soit une augmentation de l'ordre de 40% dès le printemps 2018. Sans nier cette hausse importante, elle est la résultante d'une absence, durant plusieurs années, de rénovation et de modernisation des infrastructures. Mais elle demeure encore insuffisante pour rattraper le retard pris et pour maintenir l'existant.

En ce qui concerne les infrastructures ferroviaire, si les ambitions peuvent paraître importante, elle ne règle pas pour autant l'avenir des lignes UIC 7 à 9 appelé plus communément « petites lignes » voir plus récemment par les politiques et la direction de la SNCF de « desserte fine ». Raisonnablement, peut-on appelé ainsi des ligne qui peuvent atteindre plus de 150km ? Que ce cache t'il derrière cette nouvelle sémantique ? Ces lignes sont essentielles dans l'aménagement du territoires et dans la nécessite de maintenir un lien social entre les territoires. Par ailleurs, une infrastructure dispose comme atout de pouvoir y faire circuler aussi bien des trains de voyageurs ou de marchandises dans une logique de report modal vertueuse aux enjeux écologiques. Si 35 Mds € de la dette du système est repris par l'Etat (même si les conditions de reprise sont en faites une fausse reprise, elle constitue des dispositions adossé à un modèle de reprise de la dette en dette miroir ne constituant seulement qu'un jeu d'écriture qui permet de ne pas adossé cette dette à l'Etat est qui permet de réduire le poids des charges de la dette de 1 Mds€), le système ferroviaire ne peut pas, pour autant, s'autofinancer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de sa dette et de ses difficultés financières. La modernisation du réseau exige plus de 3 Mds€ d'investissement par an. Or malgré la hausse continue des péages, il manque 2 Mds€ pour les atteindre. C'est le financement qui doit être modifié, sinon l'endettement se poursuivra. Il se poursuivra d'autant que si la réforme reste en l'état, à compter du 1 janvier 2020, le changement du statut juridique de la SNCF d'Epic en SA

conduira à perdre lors des emprunts bancaires la notion de « garantie effective de l'Etat » au bénéfice de « garantie implicite de l'Etat », ce qui implique par exemple un surcoût des taux d'intérêt directeur de l'ordre de + 0,3%.

Pour la CGT, l'ensemble des infrastructures relève du bien commun, elles doivent être public.

En ce qui concerne les infrastructures routières, le ministère n'a pas été avare de communication. La DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) annonce sa volonté de créer une agence (Route de France) disposant de ressources dédiées, ces ressources provenant en partie de redevances d'usages (vignette poids lourds, péages urbains...)

La volonté du DGITM a été rapidement stoppée par le ministère de l'économie et des finances qui estime que des pistes n'ont pas été suffisamment explorées :

- **Transfert de certains réseaux vers le secteur privé aux SCA** (Société Concessionnaire d'Autoroutes) sous forme d'adossement, (c'est-à-dire prolongations des durées de concessions et augmentation des péages)
- **Transfert vers les collectivités territoriales** de 2000kms de RNIL (route nationale d'intérêt local)
- **Transfert vers les métropoles** de certains réseaux périurbains...

Les ministères de l'action et des comptes publics (MACP) et de la transition écologique et solidaire (MTES) ont adressé une lettre de mission à l'inspection générale des finances et au conseil général de l'environnement et du développement durable pour établir un **rapport sur l'évolution de la gestion du réseau national non concédé**. Le contenu de la lettre de mission aux rapporteurs (RAPO-PORT-ROCHE) est suffisamment clair :

Trois possibilités à explorer :

- Recentrage du réseau national par un transfert aux collectivités pertinentes de certaines portions
- Adossements de certains tronçons aux SCA
- Création d'un opérateur en charge de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales de France

Et, deux lignes de forces à préciser dans toutes les hypothèses :

- Externalisation et décentralisation accrues
- Economies de crédits, d'effectifs et de masse salariale dans les DIR...

La ministre annonce à corps et cris sa volonté de se donner les moyens d'entretenir et de régénérer le patrimoine routier. Le budget d'entretien routier en moyenne de 660 M€ de ces dernières années a été porté à 850M€ en 2018, et sera porté à 930M€ d'ici 2023. Mais ceci reste nettement insuffisant pour répondre aux besoins que nous pouvons estimer de l'ordre de 1,2Mds à 1,5Mds€.

L'annonce d'une vignette poids lourds permettant d'affecter 500/600M€ pour les infrastructures a été évoquée pour 2019, reportée en 2020... pour être finalement abandonnée par le gouvernement en raison de la pression du patronat routier.

Idem pour l'arrêt de l'exonération du Gasoil Non Routier pour les secteurs du BTP et des carrières qui devait rapporter 950M€ /an dès 2019, lui aussi abandonné également suite à la pression du patronat.

Pour la CGT, la solution pour sauvegarder et entretenir le réseau routier national ne doit pas consister à faire payer l'utilisateur et à taxer le consommateur.

La CGT s'oppose à une loi qui va accentuer la fracture sociale et territoriale.

D'autres solutions existent :

Une autre politique de transports

- Imposer une alternative à la suprématie du transport routier de marchandises avec le report vers d'autres modes de transport (ferroviaire, maritime, fluvial...)
- internaliser tous les coûts externes des transports de marchandises (congestion, bruit, pollution, dégradation des réseaux) par une vignette poids lourds conséquente.
- Taxer les entrepôts logistiques non desservis par le multimodal (route, rail, fleuve..), comme les gros commerces à la périphérie des villes sans transports en commun,
- Pratiquer une véritable politique d'aménagement du territoire en mettant fin à l'étalement urbain responsable de congestion et de pollution
- Renationaliser les SCA. Le profit généré par les péages autoroutiers, au lieu d'aller dans les poches des actionnaires, doit pouvoir contribuer à l'entretien du réseau routier, à la maintenance des ouvrages et à développer des modes de transports alternatifs au transport routier.

Une réforme globale de la fiscalité afin qu'elle soit juste et efficace, permettant de faire contribuer davantage ceux qui ont le plus de moyens.

- Faire rentrer dans les caisses de l'Etat 70 à 80 Mds€ de niches et fraudes fiscales
- Une vraie redevance nationale sur la circulation des poids lourds (PL) et les camionnettes (VUL) rapporterait plus d'un milliard d'€.
- 30 Mds€ annuels de la taxe sur les carburants (TIPCE, Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pourrait être affectés au financement des infrastructures
- Elargir l'assiette du versement transport au profit des autorités organisatrices de mobilité (AOM)
- Baisser la TVA à 5 % sur les transports en commun
- L'arrêt des remboursements de TICPE aux entreprises de transports routiers (1Md en 2018, 3Mds en 2021) et au BTP (900M€ GNR en 2019)
- Instaurer une taxe sur les transactions financières dont le produit serait affecté en partie à la lutte contre le changement climatique

Créer un Pôle financier public reposant sur un réseau d'institutions financières de statut public et semi-public, exerçant des missions de service public et d'intérêt général, agissant comme un organisme bancaire, permettrait une politique d'investissement à long terme sans avoir recours aux marchés financiers.

Une protection sociale de haut niveau financée par les cotisations.

Redonner du pouvoir d'achat aux salariés par la hausse des salaires et des pensions

Le NUMÉRIQUE, présenté comme la réponse aux besoins de transport...

Présentées comme un bouleversement sans précédent depuis l'émergence de la voiture individuelle, comme une révolution de l'innovation et des pratiques en matière de mobilité, les solutions nouvelles liées principalement aux évolutions numériques sont censées -d'après la LOM- effacer la frontière entre mobilité individuelle et transports collectifs. Le développement de ces nouvelles solutions permettrait de réaliser ce qui était impensable hier, en passant d'une mobilité subie à une mobilité choisie. Ainsi à en croire l'exposé des motifs, vélo scooter et trottinette, covoiturage et auto partage, système d'information et billettique intégrée vont libérer campagnes-bourgs-chef-lieux et métropoles jusqu'alors opprimés par un système de transport suranné.

Le contraste est pourtant saisissant pour ce qui concerne l'étude d'impact. Si le titre II est entièrement voué à «réussir la révolution numérique dans les mobilités» avec pas moins de 118 pages, il manque cruellement de données concrètes pour illustrer le lyrisme de l'exposé des motifs et nous permettre de comprendre comment cette révolution qui serait déjà à l'œuvre va au final servir l'usager de la mobilité...

Un chapitre entier est consacré à l'ouverture des données et le développement des services numériques. Quarante pages qui concernent le droit Européen et National sur ce sujet, les évolutions juridiques à venir, les normes à retenir pour les données qui seront échangées, l'impact financier éventuel pour ceux qui auront obligation de mettre à disposition leurs données... on peut retenir de ce chapitre très techno, qu'il n'y aura pas obligation de mettre à disposition des données qui ne sont pas actuellement sous format numérique.

À noter une partie dédiée à l'information concernant l'accessibilité aux transports des PMR, que nous pouvons partager, mais qui à l'évidence ne solutionnera pas le manque d'investissement dans les infrastructures et le manque de cohérence entre les acteurs (exemple gare RER de Ville-neuve triage côté ville ascenseurs mis en place par la mairie, côté SNCF escaliers...)

Le rédacteur consacre tout de même dix lignes (sur les 40 pages) sur l'«impact pour les particuliers» pour expliquer que les applications numériques seront de nature à améliorer l'information et les services qui sont attendus par «les usagers ou voyageurs». Pas de chiffrage, pas d'évaluation ni même d'estimation de l'amélioration attendue... Le texte nous démontre, s'il était besoin, que la plupart des plateformes sont dédiées aux grandes agglomérations voire aux métropoles et on peut même y lire ce qui sonne comme un aveu :

«Il est, en revanche, impossible de savoir pour le moment si ces initiatives apporteront une véritable multimodalité aux déplacements, limitant l'autosolisme en présentant des alternatives crédibles, et permettront de proposer des solutions dans

les zones moins bien desservies. L'intégration des politiques publiques de mobilité dans les choix modaux faits par les calculateurs n'est pas en soi garantie par ces initiatives privées.»

Mais bon, on y croit... à ce stade, considérons que la révolution est en marche... allez hop chapitre 2

Au détour de vingt pages consacrées au véhicule autonome, tout à fait passionnantes, on apprend que -de fin 2014 à fin 2017- 51 autorisations d'expérimentation de véhicules à délégation de conduite ont été délivrées dont 10 sont des extensions de durée, de périmètre géographique ou de nombre de véhicules concernés.

Cette fois pas moins de onze lignes sont consacrées aux impacts pour les particuliers. Les véhicules autonomes vont permettre une meilleure fluidité du trafic (non chiffrée), et des gains de temps de parcours potentiellement forts (non chiffrés). *«Cependant, ces impacts potentiels pourraient dépendre fortement du degré de mixité des flux entre différents types de véhicules et du taux de pénétration des véhicules automatisés.»*... voilà, voilà.

S'il est pudiquement rappelé que l'impact sur l'emploi dans les transports pourrait concerner un grand nombre d'activités, le texte «rassure» en évoquant la potentialité créative d'emplois à l'interface des transports et du numérique (non chiffré)...

Le reste du document n'est guère plus instructif, évoquant la possibilité de création de voies dédiées au co-voiturage. Pour ce qui concerne le co-transportage de colis l'auteur considère qu'il est faiblement susceptible de détourner des marchandises des schémas logistiques classiques.

Enfin il y a tout ce que le texte ne dit pas et que nous pouvons retrouver dans les 22 propositions du rapport du Comité Action Public 2022. La proposition 3 intitulée «Investir dans le numérique pour offrir un service public augmenté, plus efficient et qui réinvente ses relations avec les usagers» est très claire sur les objectifs : le recours à l'Intelligence artificielle et au BIG DATA, doit servir à libérer du temps de travail... en clair à réduire les effectifs.

Pour ceux qui, malgré tout, pourraient considérer que tout cela va dans le sens d'un meilleur service aux usagers, il reste la proposition 22 de ce rapport du CAP22 dont le titre constitue en soi tout un programme : «Faire payer directement l'usager de certains services publics».

Oui les nouvelles technologies doivent permettre une amélioration de la qualité des services publics de transports ; elles doivent permettre de faciliter la multi modalité en favorisant les modes les plus respectueux de l'environnement ; elles doivent permettre des gains de productivité de nature à améliorer le quotidien des usagers et les conditions sociales des salariées... mais ce n'est pas à l'évidence ce qui est visé aujourd'hui par le gouvernement. Cette fois encore donc, la rupture, le changement, le nouveau monde, la révolution... passera par nous !

Un projet de loi qui organise la **CONCURRENCE** des salariés des transports publics de voyageurs urbain et interurbain



Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités s'inscrit dans la continuité des lois Notre et Maptam qui plaçaient les premiers jalons de la réforme de la gouvernance des réseaux publics de transport de voyageurs qu'ils soient urbains ou interurbains.

Pour rappel, le lieu de décision des politiques de transports interurbains s'est déplacé du département vers la région, permettant ainsi de mettre en concurrence directe le transport ferré avec le transport routier dans une logique d'intermodalité. Cette dernière venant percuter la logique de multimodalité portée par la CGT.

La multimodalité prône, à l'inverse de la logique de concurrence dans l'optique de baisser le coût du transport de voyageurs, la réponse aux besoins de déplacement rapide et efficace ainsi qu'aux enjeux de développement humain durable. Au final, l'usager doit pouvoir choisir un service public de transport répondant à son besoin sans que, pour lui, cela s'apparente à un coût supplémentaire ni être dépendant d'un unique mode.

En ce qui concerne le transport urbain, si le lieu de gouvernance reste celui de l'intercommunalité (métropoles, communautés d'agglomération, communautés de communes, communes), ces premières lois ont donné la possibilité sur un même territoire de créer un ou plusieurs réseaux qui peuvent être urbains ou interurbains en supprimant la notion de Périmètre de transport urbain (PTU) pour la remplacer par celle de Ressort territorial (RT).

En clair, sur le territoire de l'intercommunalité, l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) peut construire son offre de transport en mettant en concurrence les salariés

de l'urbain avec ceux de l'interurbain en redéfinissant les frontières de l'urbain prévue par le décret n°2015-1610 du 8 décembre 2015. Si un des trois critères cumulatifs pour déterminer ce qui est de l'urbain ou non (distance d'arrêt moyen inférieur à 500m ; ratio entre la fréquence en heure de pointe et fréquence en heure creuse inférieur à 2,5 ; tous véhicules routiers sauf autocars) n'est pas respecté sur une ou plusieurs lignes, cela permet de les intégrer dans un réseau interurbain et donc d'être exploitées par une entreprise de transport routier de voyageurs (interurbain). Cette redéfinition leur permettrait d'appliquer aux salariés la Convention collective nationale (CCN) du Transport routier de voyageurs (TRV), moins protectrice que celle des Transports urbains (TU) qui, elle, garantit des droits sociaux de meilleur niveau. **Ce projet de loi contractualise le dumping social dans l'organisation des transports de voyageurs.**

Le projet LOM amplifie cette logique de désengagement financier des collectivités pour financer leurs réseaux de transports publics de voyageurs. Dans l'affichage politique, il est inscrit dans la loi que chaque citoyen doit être couvert par une AOM. Sauf que dans les faits, cette ambition n'est pas financée !

Face aux difficultés économiques des pouvoirs publics et des collectivités qu'elles organisent en baissant massivement la rentrée des recettes fiscales des entreprises et des très riches, la solution prônée est le recul du service public de transport collectif et de la maîtrise tant des politiques de transport que de celle de l'aménagement du territoire.

La principale philosophie de cette loi, c'est de transférer le coût du transport de la collectivité vers l'individu en favorisant la mise en œuvre du modèle d'économie collaborative. Modèle vite détourné par le capital dans son ambition initiale de mettre en lien des particuliers pour l'échange de biens et de services sans but lucratif. Le capital a trouvé par là un nouveau moyen de s'attaquer au salariat en remettant en cause son modèle pour prôner l'idée de travailleurs non-salariés, et donc ne bénéficiant pas d'un cadre social encore trop protecteur, pour s'accaparer encore plus de la valeur ajoutée !

Tous les appels d'offres en cours dans le transport de voyageurs par route se traduisent par une volonté des AOM de réduire leurs coûts et des multinationales de transport acceptant de sacrifier leurs propres filiales et salariés, qui, pour le coup, ne sont plus des collaborateurs, mais de simples variables d'ajustement économique, pour préserver leurs parts de marchés et leurs chiffres d'affaires.



Dernière étape de cette logique inscrite dans le projet de loi, l'ouverture à la concurrence des réseaux de transports de voyageurs en Île-de-France, tant sur le réseau historique de l'Epic RATP (2025 pour le réseau bus, 2029 pour les tramways et 2039 pour les métros et les RER) que sur l'ensemble du reste du territoire, où quatre appels d'offres sont d'ores et déjà en cours.

Là aussi, malgré un affichage gouvernemental qui tente de rassurer les machinistes de la RATP, qu'une disposition législative d'exception, incluse dans le projet de loi, nommée Cadre Social Territorialisé (Paris et les trois départements limitrophes), leur assurant un « haut niveau social », exclurait ainsi de la notion de dumping social inscrite dans la loi LOM, dans les faits, les premiers éléments por-

tés à notre connaissance révèlent que le principal gagnant demeure encore le patronat. Assurément, c'est le patronat du transport de voyageurs qui tient la plume du Gouvernement tant ce texte apparaît comme un recul pour l'ensemble des salariés, qu'ils soient sous statut RATP, sous la convention collective du Transport public urbain de voyageurs ou sous la convention collective du Transport routier de voyageurs.

Pour la CGT, nous sommes loin du compte et des moyens nécessaires pour relever les défis du développement humain durable et des enjeux sociaux, écologiques et de santé publique auxquels nous sommes confrontés.

D'autres choix sont possibles et des axes revendicatifs sont portés par l'UIT et les fédérations la composant pour y répondre :

- Une réappropriation des politiques publiques de transport par la création d'un Pôle public de transport de voyageurs et de marchandises ;
- Une réforme du financement des réseaux de transport, notamment par le déclenchement de l'acquittement du versement mobilité dès le premier salarié, une refonte de son assiette de cotisation en intégrant les revenus financiers et sa généralisation au niveau de la région ;
- La mise en œuvre d'un statut unique des salariés du transport régulier de voyageurs par route d'un haut niveau social, seule réponse empêchant la mise en concurrence des salariés et le dumping social ;
- Le renforcement de l'obligation d'intégrer des critères sociaux dans les conventions liant les opérateurs et les collectivités, ainsi que d'intégrer tout au long du processus de leur mise en œuvre (avant, pendant, après) les représentants des salariés du service public.



Loi des Mobilités et Maritimes



Des modifications réglementaires qui ne sont pas neutres pour le statut des marins français

Plusieurs dispositifs semblent être proposés afin de simplifier la réglementation maritime en vigueur sous couvert de compétitivité et d'innovation technologique. La finalité attendue ne sera-t-elle, pas au contraire, d'assouplir les contraintes exigées à la sécurité maritime et le statut des marins ? Il est ainsi prévu que le gouvernement puisse prendre par ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi qui peuvent être lourdes de conséquences pour le statut des marins

Drones et navires autonomes

La loi permettrait la navigation d'engins flottants et navires autonomes ou commander à distance. Mais plusieurs questions se posent à nous. Quelle sera la formation prévue pour les pilotes de drones, quel sera leur statut ? En cas de d'incident ou d'accident technique, si le drone est piloté à partir d'un navire qui endossera la responsabilité ? Le capitaine du navire d'où est piloté le drone sera-t-il seul responsable ? Quels seront les impacts pour l'emploi et les conditions de travail des marins et de facto quel sera le statut de l'opérateur qui pilotera le drone ?

Permis d'armement et carte de circulation

Il est prévu un allègement des formalités administratives pour l'obtention des permis de navigation.

Si la CGT n'est pas fondamentalement opposée à une simplification des rôles d'équipages actuels, elle attire l'attention sur le fait que certaines activités des secteurs des loisirs, des services ou du tourisme utiliseront le permis de circuler, bien plus simple à mettre en œuvre à des profits commerciaux, comme nous pouvons le constater aujourd'hui soit en convoi ou à la plaisance qui pourrait arriver en concurrence directe avec des professionnels du GASPE ou autres dessertes des îles car pour combattre ces pratiques déloyales, la DAM mettra-t-elle

les moyens de contrôles suffisants (inspecteurs) pour effectuer les contrôles et éviter ainsi la fraude ?

Modifications des modalités d'inspections de sécurité des navires de moins de 24 m

Le non contrôle régulier des navires de moins de 24 mètres va, pour la CGT, à l'encontre des règles internationales en matière de risques maritimes. Cette mesure voulue par le gouvernement n'est simplement qu'une mesure d'économie afin de pouvoir diminuer les effectifs de l'Etat en matière de contrôle maritime.

C'est d'ailleurs clairement écrit dans l'étude d'impact du projet de la loi. Quelles conséquences pour les contrôles auront ces baisses d'effectifs d'inspecteurs, une fois validées en Commission de Sécurité alors même les règles de cette commission ont déjà été simplifiées, il y a seulement quelques années.

Y aura-t-il d'autres contrôles inopinés ou cela se fera-t-il seulement sur plainte, comme stipulé par la DAM ? Car –si c'est le cas– alors que la majorité des navires de moins de 24 m concerne la pêche, il n'y aura plus d'autre contrôle au vu des pressions exercées par les armateurs sur les marins. N'oublions pas que la pêche et la navigation à passagers qui naviguent près de nos côtes, tout au long de l'année, sont des secteurs particulièrement dangereux, les contrôles de sécurité sont donc indispensables pour la protection des marins et des passagers et le maintien de la biodiversité. A propos de la redevance d'inspection du navire sollicitée à l'armateur, le contrôle des navires est une obligation régalienne. Pour la CGT, c'est la fraude qui doit être lourdement sanctionnée et c'est le fruit des recettes qui doit participer au financement des contrôles et inspections des navires.

Retrait des épaves et obligation de déclaration et vérification des émissions de GES

Il est bien évident que la CGT ne peut être contre l'enlèvement des épaves ni aux contrôles des émissions de GES, de surcroît si elles sont dangereuses pour la navigation ou pour la préservation de l'écosystème.

Ceci étant, il est du devoir de l'Etat de savoir comment et où ces épaves vont être traitées et doivent –de ce fait– intégrer les discussions sur la déconstruction navale. Le relevage d'épaves doit être fait par des navires français sous pavillon 1er registre et rentrer, du fait de leur mission, dans le cadre de la flotte stratégique.

La Convention de Nairobi donne l'obligation de souscription d'assurance pour couvrir les frais pouvant être occasionnés par un navire en difficulté ou une épave. Toutes les nations sont concernées alors quel moyen de contrôle l'Etat mettra-t-il en œuvre pour vérifier cette obligation ?

Enfin, la meilleure efficacité pour réduire les émissions de GES serait d'interdire la navigation des navires poubelles. Il faut, tout de même, rappeler que l'ensemble des navires travaillant dans les zones portuaires françaises (remorqueurs, dragues, navires GASPE) sont déjà au G.O. qui

permet un rejet moindre de souffre dans l'air pour les autres navires navigant dans la zone SECA ; cette obligation date de 2015.

Les autres navires sous pavillon français 1er registre armés au cabotage européen ont également fait des travaux afin de réduire leurs émissions de Gaz à Effet de Serre et cela continue en améliorant ce filtrage dû, notamment, au changement de moyen de propulsion. Qu'en est-il des navires sous pavillons étrangers comme le paquebot américain –seul connu à ce jour- qui vient de se faire épingle à Marseille pour pollution ?

La CGT a dénoncé les passe-droits et les différences acceptées par l'Etat pour certains genres de navigation et surtout pour l'ensemble des navires au long court, sans parler du dérèglement social dû à la liberté du pavillon de complaisance pour ces mêmes navires qui viennent polluer nos ports.

Mais, la sempiternelle question reste celle-ci : disposons-nous des moyens humains pour contrôler, vérifier et faire appliquer les accords et les règlements en vigueur ? L'Etat a-t-il l'intention d'établir une liste des navires les plus polluants et de leur interdire l'accès à nos ports ? Quelles en seront les sanctions dissuasives mises en place et seront-elles appliquées dans un pays comme la France où le pavillon 1er registre est quasi irréprochable en matière de risque pollution et en matière de droit social ?

Recrutement et placement des gens de la mer

Sous le titre « recrutement et placement des gens de la mer » se cache les sociétés de manning dont nous dénonçons régulièrement les règles de fonctionnement et d'utilisation des marins. Nous avons pu constater, au fil des décennies, que ces sociétés de Manning profitent des marins et sont, par ce fait, liées au pavillon de complaisance.

Dans le contexte actuel, ces sociétés de Manning permettront aux armateurs d'avoir accès aux travailleurs détachés sur les navires battant pavillon français 1er registre ; ce qui est absolument illégal aujourd'hui. Le contrat de travail sera conclu entre la société de Manning et le marin, il n'aura par conséquent plus de lien avec l'armateur. En clair, nous sommes dans des dispositions similaires aux entreprises d'Intérim. C'est un pas de plus vers la précarité car il n'y a aucune obligation pour l'armateur de reprendre un marin employé par une société de marchand d'hommes, nous faisant ainsi faire un pas de 60 ans en arrière avec les contrats au voyage, nous en avons déjà la preuve par les marins étrangers employés à bord des navires sous RIF.

L'armateur, par le biais des sociétés de Manning, s'affranchit de ses obligations

En cas de naufrage, accident, incident, la multiplication d'intervenants : le propriétaire, l'affrètement, le donneur d'ordre, l'employeur, qui en portera la responsabilité ? L'Etat augmente les sanctions certes, mais il permet, de

noyer les responsabilités en les rendant insolubles. C'est un contre-sens social et environnemental. In fine, ce sera encore le marin français qui va payer l'addition !

Affiliation au régime spécial des marins

S'il est important de reconnaître le statut de marin pour les gens de mer ayant une activité régulière sur un navire, Il est néanmoins nécessaire d'en définir les contours. Le futur texte précise bien l'obligation d'une visite médicale pour accéder au statut, mais il précise aussi une simplification des dispositions réglementaires pour obtenir le brevet de marin qui donne le droit à naviguer.

La crainte est que, dans des secteurs de la plaisance professionnelle et avec des brevets au rabais, des sociétés privées puissent naviguer dans le cadre d'une concurrence directe et déloyale à des secteurs d'activité que sont les transports à passagers réalisés.

Ce texte doit inclure des dispositions qui interdisent ces possibilités. Par exemple, la qualification d'un brevet minimal, d'une restriction concernant la taille des navires, de la puissance moteur et d'une distance des côtes limitée, de manière à ce que le cabotage national professionnel ne puisse être réalisé que par des marins de qualification de brevet de la marine marchande. Pour la CGT, tous ces nouveaux métiers sanctionnés par de petits brevets simplifiés – outre le fait que les gens de mer doivent répondre aux normes médicales des gens de mer- doivent être limités en puissance moteur et ne doivent pouvoir s'éloigner à plus de 2 miles nautiques du port d'attache.

D'autres mesures viennent compléter ce projet de loi, mais pour l'essentiel, aucune des mesures n'assurent véritablement une protection de la filière des marins français. Alors que des besoins immenses sont nécessaires pour assurer la sécurité et réduire jusqu'à son néant les risques de catastrophes écologiques, il manque cruellement des dispositions qui viennent en assurer un avenir serein. La France à travers le monde est le 2ème pays qui détient la plus grande surface maritime. Pourtant, notre flotte du long court, celle des ports ou de surveillance des côtes, du dragage ou du secours ou encore de pêche est sous-dimensionnée.

Pour la CGT, préserver nos surfaces maritimes et notre littoral, se préoccuper des ressources des mers et de sa biodiversité, dans un contexte d'échanges marchands de loisir et de plaisance en développement, nécessite de disposer d'une flotte digne de notre temps, de moyens pour contrôler, vérifier les conditions de navigation, des équipages, de cargaison et des conditions sociales des marins de haut niveau, formés aux nouvelles technologies, mais également aux nouveaux défis de notre temps, celui environnemental.

L'activité de la mer et du littoral, un enjeu social et environnemental de premier ordre

Chaque année, ont lieu les « Assises de l'économie de la Mer ». Cet évènement organisé par les organes de presse « Le Marin » et « Ouest-France » rassemble environ 2 000 participants de la communauté maritime. Des personnalités politiques y interviennent et font des annonces. Mais les organisations syndicales n'y sont pas conviées et les salariés n'y sont donc pas représentés.

Or, comment concevoir une « économie » des activités liées à la mer sans la dimension sociale ? Et comment parler du social sans y inclure la dimension environnementale ? La préservation de la planète, l'utilisation des ressources, les effets des activités économiques sur le climat, les évolutions technologiques ont un caractère social dans la mesure où ils n'impactent pas tout le monde de la même manière et n'engendrent pas les mêmes conséquences en fonction de la place qu'on occupe dans la société et dans les territoires. Mettre en complémentarité ces éléments au service du progrès social dans le cadre d'un développement humain durable, tel est le projet de la CGT.

Le 15 novembre, 120 militant-e-s des 4 façades maritimes représentant près d'une vingtaine de secteurs professionnels se sont donc réunis à l'Océanopolis de Brest pour les assises sociales et environnementales CGT de la Mer et du Littoral. Cette initiative confédérale, en présence de Philippe Martinez, avait trouvé son origine dans une proposition du comité régional Bretagne faite lors de la conférence nationale de l'UIT fin 2017.

Les questions liées à la mer et au littoral sont très vastes et diverses. : Alimentation, Industrie, Ports, Transports, Pêche, Numérique, Environnement, Financement, Energie, Biodiversité, Santé, Tourisme, Armement, Minerais, Politiques Publiques, Services publics, Accueil des migrants.... L'enjeu était donc de créer les conditions pour l'élaboration d'un socle revendicatif commun aux secteurs professionnels en lien avec les territoires afin d'aboutir à une stratégie revendicative confédérale cohérente incluant l'aspect international. Ceci ne pouvait être fait sans placer la question du travail, son sens, les conditions de son exercice et la condition pour les générations futures de prétendre à vivre mieux comme élément transverse et indissociable de ces thématiques (emploi, formation initiale et professionnelle, droits Sociaux, garanties collectives, conditions de travail...).

Les transports ont fait l'objet de nombreuses interventions dans la mesure où ce secteur stratégique de l'aménagement du territoire, dont font partie la mer et le littoral, est aussi un élément structurant de l'économie capitaliste. Le maillage territorial, la continuité Mer-Terre et Terre-mer,

les conditions de dessertes, les enjeux environnementaux, internationaux, industriels et de politiques publiques sont autant de sujets que nous devons mieux travailler et porter. La politique de décentralisation des ports, les transferts de compétences aux collectivités territoriales, leurs possibles conséquences sur la maîtrise des flux et sur la sécurité sont aussi des thématiques importantes. La conception multimodale basée sur la complémentarité et non sur la concurrence entre moyens de transports doit être le fil conducteur de ces enjeux. En ce sens, le report modal constitue un levier fort. Il doit se concrétiser notamment par la construction de plateformes multimodales dans les ports et les lieux stratégiques et par la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de relance du transport de marchandises par rail et par voie fluviale, un développement des réseaux avec une maîtrise publique forte et des investissements à la hauteur des enjeux. Enfin, le transport concentre toutes les stratégies patronales de dumping social car en mettant en concurrence les modes de transport, il met en concurrence les salariés et promeut le moins disant social notamment dans le secteur maritime.

Tous ces enjeux doivent faire l'objet d'une mise en commun CGT. Pour y arriver, nous devons renforcer l'investissement des organisations dans le groupe de travail confédéral Mer et Littoral et développer leur participation dans les façades maritimes en articulation avec le GT confédéral « Construction et déconstruction navales » tout en veillant au lien avec l'Outre Mer. Nous devons mieux travailler collectivement pour produire des matériels d'analyse, supports de nos interventions dans les lieux de décisions et d'intervention, des matériels revendicatifs en nous appuyant notamment sur l'outil UIT national et en territoire. Enfin, nous souhaitons la mise en œuvre de plans de syndicalisation et de déploiement dans les lieux de travail à partir des professions et des territoires. Bien entendu tout ceci doit se concevoir comme éléments d'élaboration d'un projet CGT confédéral « Mer et Littoral » et de construction de mobilisations interprofessionnelles nécessaires pour le faire connaître et le faire aboutir.

Ces assises ont permis aux organisations et secteurs professionnels présents de partager un état des lieux, de révéler certaines revendications communes et de mesurer les écarts voir les oppositions sur certains sujets. Cette étape, bien que décisive par son ambition et sa nouveauté, n'en est pas moins qu'une base de travail appelant à un développement du travail en commun !

Congrès ITF, un congrès dynamique au service de ses affiliés

Du 13 au 20 octobre dernier, s'est déroulé à Singapour le congrès de la Fédération Internationale des Travailleurs du Transport à laquelle la CGT est affiliée. ITF représente 19,7 millions de travailleurs syndiqués dans 670 syndicats. Le premier jour de congrès avec la présence de plus de 2000 délégués en provenance de 126 pays et 456 syndicats a été marqué par la cérémonie d'ouverture, la présentation de l'organisation du congrès et des différents événements annexes. Steve Cotton a été reconduit au poste de secrétaire général d'ITF.

Cette 1^{re} journée a été l'occasion pour la délégation CGT (composée de 8 personnes de la fédération des transports, de la fédération nationale des syndicats maritimes, de la fédération des cheminots et enfin de la fédération des officiers de la marine marchande) de rencontrer l'ensemble des délégations étrangères afin de soutenir la candidature de la CGT au poste de président de la section ferroviaire mondiale et de défendre les deux motions que nous portions qui seront soumises au vote du congrès.

Le 2^e jour du congrès a été consacré aux conférences de section (conférences des gens de mer, de l'aviation et du transport routier). Ces temps en comité plus restreint permettent de discuter les motions déposées par les différents syndicats, et de renouveler les mandats et les personnes élues qui représentent les sections au comité exécutif.

Côté gens de mer, la question de l'automatisation des navires a été abondamment abordée. Puis notre première motion nous a amené à discuter longuement de la position de l'ITF sur la question des pavillons de complaisance. Pour la CGT, un des enjeux était de soutenir notre motion portant sur la défense et l'amélioration des droits de tous les marins. Celle-ci a été appuyée à la conférence commune gens de mer et dockers.

Côté transport, le tour d'horizon international a porté sur la privatisation des transports publics et particulièrement la situation en Inde, du problème important de corruption des forces de l'ordre au Sénégal ou encore de l'adhésion nouvelle du Nigéria à ITF.

Pour le secteur de l'aviation civile, les trois principales orientations stratégiques consistent d'abord à mieux mobiliser les effectifs en organisant des réseaux comparables aux hubs aéroportuaires. Ensuite, combattre la concurrence



déloyale des compagnies à bas-coûts via des initiatives syndicales et des campagnes dénonçant les subventions déloyales. Et enfin promouvoir une nouvelle régulation de l'aviation mondiale grâce à une voix plus forte à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) afin de protéger les réglementations nationales, résister au dumping social et aux compagnies de complaisance. L'importance de promouvoir la formation des jeunes travailleurs et travailleuses de l'aviation a été réaffirmée.

La 3^e journée était consacrée à la conférence du ferroviaire avec un débat général sur le programme, les motions et les votes pour la présidence, les vice-présidences, le poste des jeunes et des femmes. La CGT a soutenu la motion du RMT qui dénonçait et condamnait les gouvernements qui laisse les compagnies ferroviaires adopter les trains sans accompagnateurs ainsi que la motion du Rosprofhel de Russie afin d'élargir la représentativité de la CEI suite à une progression de 50 000 de ses membres.

La CGT avait proposé la candidature de David GOBÉ pour la plus haute responsabilité, la Présidence. Nous avons porté nos valeurs et un programme de travail ambitieux s'appuyant sur les valeurs de la CGT reconnues dans le monde, un syndicalisme de lutte, de solidarités internationales et force de propositions. La réforme du ferroviaire en France a été également observée attentivement par le monde cheminot, car elle a suscité de l'admiration et de l'inquiétude à la fois et notre lutte historique de plus de 40 jours de grève peut paraître inatteignable voire impossible dans certains pays. Pourtant, en France, avec la CGT, les cheminots l'ont fait et nous incarnons à leurs yeux la résistance aux politiques libérales.

C'est contre toute attente, que David (CGT) concourrait contre le vice-président (Fraternidad d'Argentine) installé depuis 2002 et un troisième candidat (ASLEF du Royaume

Uni) soutenu par le président sortant. **La CGT avec près d'un ½ million de voix remporte une élection historique.**

La jeunesse, la disponibilité, l'expérience des cheminots, l'implication et l'histoire internationale de la CGT a pesé fortement lors du scrutin et la CGT a rassemblé les 2/3 des pays de l'EU, les pays russophones, ainsi que l'Australie, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique. C'est un syndicalisme qui veut résister aux politiques libérales, lutter et proposer un commun qui l'a remporté. Une bonne nouvelle pour les travailleurs du rail dans le monde entier, et un signal fort envoyé aux gouvernements menant les politiques de privatisation des chemins de fer.

Côté marins, une visite d'un centre de formation de marins singapouriens avait été organisée. Cela a été l'occasion de rencontrer les futurs officiers et leurs enseignants, visiter leurs locaux et prendre connaissance de leurs conditions d'études puis d'emploi. Concernant les frais d'inscription pour les études, ils sont pris en charge à 90 % et les futurs officiers sont automatiquement boursiers. Il y avait une faible présence féminine dans les murs : seulement 6, mais à noter que la majorité d'entre elles (4) étaient en formation à la machine !

La 4^e journée fût consacrée à la conférence conjointe des dockers et des marins destinés à tracer les grandes lignes directrices de la politique ITF pour les 5 années à venir. La motion portée par la CGT (inspection du travail maritime et politique de l'ITF) afin d'améliorer les conditions de défense des marins, toutes nationalités confondues, faisant escale dans les ports français est malheureusement rejetée.

Cette journée se termine par la prise de parole de la CGT Transports lors de la cession sur la revalorisation des normes de travail dans le secteur aérien. Nous avons félicité l'ensemble des intervenants sur les combats menés, notamment chez Ryanair, ou Qatar Airways. Nous avons rappelé les conséquences désastreuses de la privatisation des services aéroportuaires et des conséquences que cela crée : réduction massive des emplois et dégradation des conditions de travail des salariés.

Nous avons dénoncé fermement ces méthodes de management et appelle à lutter contre leur mises en place dans les sociétés. En effet, la stratégie de nombreuses sociétés d'exploitations aéroportuaires comme Aviapartner, Swissport, Menzies, Vinci Airports, ... consiste à réduire drastiquement les effectifs afin d'économiser sur les masses salariales. Dès lors, la polyvalence ou multi-compétences, imposée aux travailleurs du Ground Handling, devient le remède au sous-effectif chronique. Les agents de piste, les agents de passage, agents de trafic se retrouvent désormais avec des surcharges de travail, et donc des surcharges de responsabilités dont les conséquences aboutissent souvent à des situations de danger, tant pour les salariés que pour les passagers.

Enfin nous sommes revenus sur les attaques violentes contre le droit de grève dont sont victimes les contrôleurs aériens. Ces attaques au niveau européen venant entre autre des compagnies aériennes, portent sur le droit de grève des contrôleurs aériens mais aussi sur le statut des prestataires de services du contrôle aérien. Cela a donné lieu à une communication de la Commission Européenne visant à priver d'impact les grèves dans le contrôle aérien au mépris des traités européens. La CGT Transport et l'USAC CGT mènent, au sein de l'ETF, une importante

bataille contre ces attaques ineptes et nous avons invité le maximum de syndicats d'ITF à se mobiliser sur ce sujet.

Le 5^e jour se tenait la conférence des femmes : un des moments les plus forts du congrès. La conférence fût le moment de faire un bilan des actions menées par la section femmes d'ITF et des priorités données pour les cinq années à venir. A noter les trois journées internationales qui vont rythmer les campagnes ITF : une journée internationale des sanitaires pour pointer le problème de l'accès aux sanitaires pour une grande partie des travailleuses du transport, une journée contre les violences faites aux femmes, et bien sûr la journée internationale des femmes. Magnifique intervention de la représentante des dockers de Libye (qui a échappé de nombreuses fois à la mort) et qui rappelle à juste titre qu'il ne faut pas cantonner les femmes aux questions de femmes et qu'elles doivent s'engager dans les directions de syndicats. Nous la retrouverons pour la soirée thématique organisée par les pays arabes pour un beau moment de solidarité internationale avec la Palestine.

L'avant dernier jour de congrès commence avec deux discussions axées sur les deux thématiques centrales du congrès : les jeunes et l'automatisation. Nous débattons ensuite avec une représentante de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) de son action en termes de normes internationales et d'aspect revendicatif.

L'après-midi est ensuite consacrée au vote des motions. Parmi d'autres, on retiendra le vote enthousiaste de la motion réitérant l'importance de la lutte contre les discriminations LGBTQI, celle affirmant la solidarité de l'ITF avec la Palestine et le peuple palestinien, celle de la Corée du Sud pour la paix à travers la construction d'une voie ferrée reliant les deux Corées, le « train pour la paix » et enfin la motion pour le Venezuela. Il y a également eu toute la partie sur les statuts de l'ITF.

La fédération des transports a également co-animé la réunion concernant le plan d'action ITF contre les pratiques de dumping social au sein de l'entreprise XPO. Dans la société XPO, il apparaît des distorsions de traitement pour les travailleurs selon que l'on est en Amérique du Nord ou en Europe. Un film sur les violences faites aux travailleurs et travailleuses d'Amérique du Nord est diffusé sur ces pratiques d'un autre âge. Il en ressort que les syndicats d'Amérique du Nord tel que les TEAMSTERS et les syndicats européens sont plus rapprochés et unis aujourd'hui et qu'une meilleure communication entre eux est opérée afin de faire front commun contre le patronat.

La CGT s'implique à travers ITF afin de construire toutes les convergences possibles avec les autres syndicats mondiaux qui subissent des attaques identiques et dont les salariés sont toujours la valeur d'ajustement. L'outil que représente la CGT, ses syndicats et ses structures doit être valorisé car, sans lui, nous ne serions pas à ce niveau de prise de conscience. Prenons soin de proposer à tous les salariés de renforcer la CGT, car la force de cet outil, ses moyens, sont déterminants dans la bataille que nous engageons contre les politiques libérales.

La CGT en remportant l'élection à la section Rail, devient ainsi la première organisation syndicale Française à présider une branche mondiale parmi les 9 grandes fédérations globales. Mais là aussi, nous ne lâcherons rien !

ACC « Ateliers de Construction du Centre » de Clermont-Ferrand. L'historique, le présent et ... un avenir toujours menaçant !



Alors que ACC a décroché plusieurs marchés de rénovation de matériel ferroviaire, lui garantissant du travail jusqu'en 2022, un délégué interministériel du ministère de l'économie qui examine la situation économique de l'entreprise, préconise à ces dirigeants de se diriger vers un redressement judiciaire. Cette situation serait risible s'il n'y avait pas des centaines de salariés et leurs familles qui dépendent des décisions de cet individu.

Après une année 2015 et 2016 vécues dans la crainte du lendemain, les salariés sortaient enfin du tunnel. Avec ce volume de rames à rénover, il dressait de nouvelles perspectives, notamment celle de déménager vers des installations modernisées en capacité d'accueillir des rames plus longues, toujours dans un souci d'efficacité. Cette annonce scandaleuse est contraire aux ambitions du Conseil National de l'Industrie, présidé par Bruno Le Maire, Ministre de l'économie qui a pour objectif de relancer notre industrie. Il n'y a pas d'un côté une vieille industrie et de l'autre l'industrie des starts up.

Par contre, le marché de la rénovation du matériel ferroviaire est un marché porteur d'avenir, face à des enjeux écologiques majeurs dont la France est pour le moment en retard à réduire les émissions de GES, malgré ses engagements. Développer les transports collectifs ferroviaires doit être une priorité. ACC peut et doit être maintenu pour répondre à ces défis.

L'HISTOIRE

Cette entreprise existe depuis 1919. A cette époque, elle est le fleuron de la construction ferroviaire dans la région. Elle s'est ensuite spécialisée dans la réparation et la réno-

vation de voitures voyageurs et de matériels de fret pour un seul client : la SNCF.

En 1989, la division « ferroviaire » réalise le premier marché de rénovation de métros pour un nouveau client : la RATP.

En 1990, les Ateliers de Construction du Centre sont rachetés par les cadres (RES) et, en 1997, l'entreprise change de raison sociale et devient « ACC Ingénierie et Maintenance ».

En 2005, les divisions « Ingénierie et Systèmes » et « Rénovation et Reconstruction Industrielle » se rapprochent pour créer la division « Ingénierie et Retrofits 3 » qui offre une compétence technique pour la rénovation des organes ferroviaires.

LE CONTEXTE

C'est une des seules entreprises françaises à faire de la rénovation ferroviaire avec la filiale SNCF MASTERIS. Mais, depuis le 29 juin 2015, date à laquelle la dernière rame de RER parisien de la ligne B est sortie des ACC, les salariés vivent dans la précarité sociale et la menace de fermeture de l'entreprise.

Pourtant, du travail il y en a ! La rénovation des rames s'inscrit pleinement dans une logique de filière industrielle basée sur une économie circulaire et durable, répondant ainsi aux décisions de la COP 21. La rénovation est une alternative écologique. Elle permet de rallonger la vie du matériel et a donc un impact économique non négligeable sur les capacités de financement des collectivités comme par exemple, IDF Mobilités, l'Autorité Organisatrice des transports en Ile de France qui a contractualisé un marché de rénovation de 130 rames de métro de la RATP, pour laquelle la 1ère rame rénovée de la ligne 7 a été livrée le 11 décembre dernier.

Au-delà de l'avenir des 267 familles Clermontoises, c'est aussi l'avenir de la filière ferroviaire qui est en jeu !

Dès 2015, afin d'éviter la liquidation judiciaire pouvant arriver d'ici la fin d'année 2015, la CGT d'ACC a toujours été à l'initiative considérant que leur entreprise, à partir de leur savoir-faire, a un avenir.

Porteur d'un projet industriel, ils sont intervenus auprès de l'ensemble des acteurs économiques et politiques (Etat, régions, SNCF, RATP, ACC, organisations syndicales

...), exigeant tables rondes et rencontres pour présenter leur projet.

Ils ont manifesté lors d'un Conseil d'Administration de IDF Mobilités (ex Stif) afin d'obtenir des mesures de préservation de l'emploi et de leur outil industriel.

Par la suite, deux rencontres et rassemblements ont eu lieu. L'une avec la direction de la RATP et la seconde avec le Ministère des Finances et de l'Industrie.

Cette activité revendicative syndicale, basée sur l'avenir et le savoir-faire des salariés d'ACC pour maintenir une activité économique et sociale « au pays », démontre -s'il en était besoin- toute la pertinence de l'expertise CGT. La mise en commun des forces CGT, du local au national, du syndicat à la fédération, pour préserver l'outil de travail et le savoir-faire d'ACC a démontré toutes les solidarités et l'utilité à être organisé.

Aujourd'hui, Le projet porté par la CGT-ACC & la CGT-RATP en 2015 est toujours d'actualité

Court terme : faire porter par ACC la rénovation du matériel roulant ferroviaire RATP (hors ingénierie) afin de permettre un bon niveau d'activité et évite le redressement puis la liquidation judiciaire.

Long terme : prendre la décision politique d'une prise de contrôle d'ACC par l'entreprise publique RATP, voire son rachat par cette dernière.

Enjeux à court terme

Garantir un volume d'activités à ACC permettant de ne pas être en cessation de paiement et en liquidation judiciaire permettant ainsi de préserver les emplois, les savoir-faire et l'outil industriel.

Dans cette perspective, nos organisations syndicales portent l'exigence d'un maintien de l'ingénierie et de la création des prototypes au sein de la RATP, et l'externalisation totale des activités de rénovation vers ACC.

Enjeux à long terme

Maintenir une capacité industrielle française et de référence européenne dans le domaine de la rénovation des matériels roulants ferroviaire et tramway.

Garantir ainsi à ACC une « indépendance » en rapport aux constructeurs qui, en cas de disparition d'un tel potentiel industriel, se retrouveraient en situation d'interlocuteur unique et exclusif pour la conception, la réalisation des matériels et aussi dans leur rénovation et, à terme, dans leur entretien face aux opérateurs de transports, aux collectivités locales et aux Autorités Organisatrices.

Ambition de la CGT

L'enjeu soulevé par cette question appelle à un engagement politique de la part du gouvernement des pouvoirs publics, de la RATP et d'ACC pour la prise de contrôle ou le rachat d'ACC par la RATP.

Ainsi, la RATP se doterait d'un outil industriel de premier plan, dans un domaine d'activité qui -aujourd'hui et historiquement- n'est pas réalisé « en interne », à l'exception de l'ingénierie.

Cet outil nouveau intégré au sein du « groupe RAPT » permettra le maintien des activités jusque là réalisées par ACC (à moindre coût pour la RATP dans le cadre d'une réalisation « en interne » de ces activités), et aussi d'ouvrir

ce savoir-faire à l'ensemble des opérateurs et des collectivités locales en France, comme au niveau européen.

La CGT porte une vision stratégique pour la filière industrielle et pour que la France soit toujours, demain, en capacité de répondre aux enjeux d'avenir. Cela passe par le maintien de nos capacités industrielles, ce qui ne pourra plus être le cas si l'outil industriel que représente aujourd'hui ACC venait à disparaître.

Une autre de nos ambitions est le maintien et le développement des emplois industriels particulièrement, dans une région et dans une filière sinistrées de ce point de vue.

Avenir et Autres perspectives des ACC

2 domaines d'activité :

- la rénovation du matériel ferroviaire (activité historique avec une forte proportion d'ouvriers et techniciens),
- les antennes satellites (activités en développement avec une forte proportion d'ingénieurs et cadres).

L'entreprise demeure en situation précaire avec un plan de sauvegarde sur 10 ans, les clients historiques de la rénovation ferroviaire se désengageant de plus en plus (SNCF et RATP) et l'arrivée récente de la concurrence sur ce segment (Alstom), mais nous avons des atouts indéniables, celui de notre savoir-faire. Certes, la fragilité financière, les problèmes de trésorerie demeurent de très forts handicaps, mais les commandes nous garantissent du travail jusqu'en 2022 et c'est un gage de confiance sur lequel nous devons nous appuyer.

Comment maintenir et développer une activité utile, maintenir et transmettre un savoir-faire remarquable et construire un nouveau modèle économique ? Ce sont les défis qu'entend relever le syndicat CGT, très investi pour le maintien de l'activité et des emplois. Des repreneurs seraient sur les rangs, sachant qu'il est urgent de construire un nouveau site fonctionnel en opposition à des locaux vieux de 100 ans et plus adaptés.

La CGT travaille un projet alternatif en s'orientant notamment sur la perspective d'un SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif). Une SCIC associe des salariés, des clients, des fournisseurs. Ce travail donne du crédit au projet porté par les salariés, les résultats de la CGT aux dernières élections avec 76,8% et donc partagé avec les 76,8% de salarié qui ont voté CGT lors des dernières élections professionnelles de novembre 2018. C'est un autre gage pour des perspectives d'acquisitions de nouveaux marchés.

Alors oui, ACC doit vivre, restons mobilisés

Extrait de la lettre ouverte du 20 décembre 2018, par Anthony VEDEAU – Délégué Syndical CGT – ACC adressé au ministre de l'économie et des finances :

« ACC-I&M est spécialisée dans la rénovation de matériel roulant ferroviaire, avec des clients très connus comme SNCF, RATP, ORIENT EXPRESS, CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeoise), VSOE (nouvelle propriété du groupe LVMH) ainsi que dans la conception de posi-

tionneur d'antennes satellites pour des clients comme THALES, SAFRAN, La DGA et d'autres.

Nous sommes l'entreprise privée la plus importante et la plus capable en termes de rénovation ferroviaire sur le territoire français et au-delà. Nos savoir-faire sont reconnus et nos employeurs tiennent à les conserver. Le nombre d'emplois pèse dans l'agglomération Clermontoise.

Monsieur FLORIS (Délégué interministériel du Ministère de l'Économie) et ses équipes, orientent ACC-I&M vers un redressement judiciaire, car ils ne voient pas grand intérêt à sauver notre entreprise.

Une telle décision serait assassine pour ACC-I&M !

En effet notre entreprise répond quasiment exclusivement à des appels d'offres publics et cette procédure collective nous mettrait dans l'incapacité de pouvoir nous positionner sur de tels marchés.

De plus, avec la trésorerie que possède actuellement ACC-I&M, cela nous mènerait très rapidement à la liquidation judiciaire.

Il y a de forts besoins de rénovation pour les opérateurs de transports ferroviaires en France et en Europe ;

la demande ne diminuera pas, au contraire ; les enjeux sont économiques, écologiques et de sécurité publique.

Notre entreprise a réussi à obtenir pas moins de 100 millions d'euros de commandes ces derniers mois, alors même que votre ministère annonçait en 2015 qu'il n'y en aurait plus jamais...

Si notre entreprise fermait, l'impact sur les emplois directs et indirects de notre bassin de vie serait conséquent ; l'impact sur nos clients également, car la disparition de nos savoir-faire largement reconnus aurait un impact certain sur leur capacité à pouvoir rénover leurs matériels.

Le Puy de Dôme est déjà fortement fragilisé industriellement. Un an après la suppression des 300 emplois de la SEITA, c'est LUXFER (Ex Péchiney) qui annonce la fermeture du site de Gerzat en 2019 et le licenciement direct de ses 236 salariés, sans aucune recherche de repreneur potentiel.

Nos organisations condamnent cette manœuvre économique au détriment des savoir-faire et la vie de milliers d'habitants de notre département et vous alertent sur cette situation.

Pour envisager au mieux l'avenir de la rénovation ferroviaire de qualité et l'avenir des transports ferroviaires en France de fait, ainsi que le maintien des emplois industriels dans nos territoires. »

FORMATION TRANSPORT / UIT 2019 : NECESSAIRE, UTILE POUR ARMER NOS MILITANTS !

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

Face à ces enjeux, la question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc essentielle pour réorienter les politiques mises en œuvre dont celles des transports de voyageurs et de marchandises.

Notre démarche revendicative ne peut se développer que si nos militants appréhendent et maîtrisent les problématiques des transports et la conception qu'en a la CGT !

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

Cette formation a pour but de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté, dans un contexte de profondes mutations. A partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

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

Il est de la responsabilité des fédérations concernées d'intégrer le stage transports de l'UIT dans leur plan de formation et d'impulser à la participation des militants concernés.

Travailler les contenus revendicatifs convergents entre les fédérations de l'UIT.

Les positionnements et les concepts transverses. De là, s'élaborent les positions CGT et se construisent les cohérences d'intervention et d'actions.

Avec l'UIT, la CGT :

Travaille les convergences revendicatives et d'actions entre les fédérations.

Met en cohérence les revendications spécifiques, d'autant plus renforcées qu'elles s'inscrivent sur des socles communs.

Traite les sujets naturellement transverses liés aux politiques publiques, comme la politique des transports de la France, son budget annuel, la politique européenne et ses incidences, les enjeux écologiques et le défi climatique et énergétique...

Appréhende mieux les questions économiques liées aux groupes et aux dimensions internationales, questions de plus en plus multimodales et transversales.

Porte l'organisation multimodale des transports en réponse aux besoins, à la cohésion sociale et territoriale nécessaire dans une vision d'intérêt général.

Travaille les questions de financement du système du transport, le rôle et la place du service public et la maîtrise publique nécessaire de ce secteur.

Prend en compte les besoins de transport des salariés de tous les secteurs industriels et tertiaires, leurs besoins de déplacements, d'accessibilité financière (exemple : le financement du domicile/travail par l'employeur, organisation des transports collectifs, plans de déplacements d'entreprise...).

Met en cohérence les besoins de déplacements des personnes et d'acheminement des marchandises avec une organisation du système du transport compatible avec un développement humain durable porté par la CGT. Ce qui positionne une activité sur les questions de société, d'où le travail avec la confédération.

- L'UIT, est un interlocuteur des Parlementaires, du Ministère en charge du secteur.
- L'UIT, un outil pour relever le défi du rapport de forces d'ensemble.
- L'UIT, un outil pour unir les salariés, ne pas se laisser diviser sans s'être mis en capacité de préserver et ensemble conquérir.
- L'UIT, un outil pour sortir des cloisonnements syndicaux qui, en ajoutant une concurrence revendicative à la concurrence économique, nourrissent et fertilisent le dumping social.
- L'UIT, utile pour agir dans une cohérence revendicative pour mieux résister et conquérir plus.

Toute candidature exprime un engagement individuel qui se comprend dans son sens collectif et se traduit par un investissement militant.

La session du stage transports CGT 2019, limité à 15 stagiaires organisé par l'UIT, se déroulera au centre de formation confédéral CGT Benoit Frachon à Courcelles. Il comprendra 2 modules :

1^{er} module : du mercredi 17 avril 2019 au vendredi 19 avril 2019.

2^e module : du lundi 02 septembre 2019 au vendredi 06 septembre 2019.

Dès à présent, faites-nous remonter les inscriptions de vos fédérations pour la session 2019 !

Fiche complète du stage transport 2019 sur www.cgt.fr (formation syndicale)

Nom : **Prénom :** **Sexe :** **Age :**
Adresse :
Code postal : **Ville :**
Tél : **Portable :**
Adresse électronique :
Candidature présentée par (Confédération, union départementale, Fédération, Union locale ou Comité regional) :

Entreprise : **Secteur Public, nationalisé ou Privé :**
Fédération CGT : **UD**

Responsabilités syndicales : dirigeant fédéral ou confédéral, animateur de collectif UIT

Responsabilités électives ou mandats : DP, élu CHSCT, Administrateur, élu CE, élu au Comité de groupe, membre de CESR ... :

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine :

Fiche à retourner à :

Par mail : a.lecomte@cgt.fr Tél : 01 55 82 81 48 et à uit@cgt.fr , Tél : 01 55 82 80 47

Par Courrier : Espace revendications sociales et économiques - Case 3.2 263 rue de Paris 93516 Montreuil Cedex

