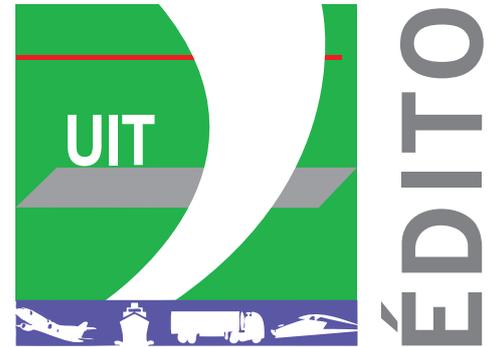


Edito .....	P 1
Brexit, Covid, conséquences sur la navigation aérienne .....	P 2 à 3
Actualité européenne, réforme du ciel unique .....	P 4 à 5
Contrat de Plan Etat/Région .....	P 6 à 7
Impact économique dans les transports et aides publiques .....	P 8 à 9
Interview animateur UIT Grand Est .....	P 10 à 11
Syndiquez-vous .....	P 12



## Réforme des retraites, report de l'âge : Aujourd'hui ou demain, c'est toujours NON !



© Pascale Lajys

Frédéric Le Merrer  
Secrétaire général  
de l'UIT

Malgré l'opposition du peuple dans un contexte de crise sociale qui menace toujours, le Président des riches lance une possible réforme des retraites avant les prochaines élections. Des annonces d'hier du « quoi qu'il en coûte » de la crise Covid, le discours d'aujourd'hui est « qu'il faut passer à la caisse ». Et les économies sont à faire sur le dos des actifs et des retraités !

La méthode, toujours à l'identique consiste à lancer des « ballons d'essais » auprès des médias et des réseaux sociaux, repris en chœur par des pseudo-économistes et des chroniqueurs, tous plus libéraux les uns que les autres, nous expliquant l'urgence de reformer les retraites, pour sauver notre économie.

Au menu, si sa réforme à points version 2020 paraît définitivement en échec, il pourrait être question d'augmenter la durée d'année de cotisation et le report de l'âge de la retraite à 64 ans. Il serait aussi question d'attaquer à nouveau les régimes spéciaux. Autant dire que nos professions du transport, se verraient appliquer la double peine.

Ce gouvernement, avec la complicité de nombreux groupes parlementaires n'ont qu'un seul but : détruire les conquies sociaux de notre protection sociale issue de l'indispensable héritage d'Ambroise Croizat, pour le seul compte revanchard du patronat. Ils n'en ont jamais assez !

Même les aides publiques durant la crise Covid à coups d'exonération des cotisations sociales, de prêt garantie par l'État, de la possibilité donnée aux entreprises en dépôt

de bilan de la racheter par les mêmes actionnaires ou encore du plan d'aide à la relance de 100 Mds€ ne leur suffisent pas. La crise n'a pas été vécue par tous de la même façon. Pour les uns ce sont les fins de contrat et les licenciements qui les dirige vers les banques alimentaires et pour les autres c'est, rien que pour les entreprises du CAC 40, plus de 54 Mds€ de versement de dividendes que les actionnaires se sont distribués en ce début d'année. Du coup, la fameuse théorie du ruisèlement de l'économie, stratégie du président Macron, s'apparente en fait à dresser les barricades pour protéger leur seul intérêt... le capitalisme !

Quel que soit le « timing », le monde du travail ne devra pas se laisser faire en préparant les mobilisations pour s'opposer aux mauvais coups et porter l'exigence basée sur les propositions de la CGT. Avec cette crise, plus rien ne devait être comme avant... Alors construisons le jour d'après, un monde qui priorise l'intérêt général, les enjeux sociaux et environnementaux.

Nourrir le débat et construire les revendications sur les lieux de travail seront les clés du succès pour gagner les convergences d'intérêt et la démocratie. Le rapport de force doit changer de camp. Hier comme aujourd'hui, leur nouveau projet n'a rien d'égalitaire. Chacun l'a compris : l'insincérité est avérée.

# Une crise du transport aérien donc aussi des infrastructures de navigation aérienne!



La crise sanitaire affecte largement le secteur de l'aéronautique civile. Nous avons tous limité nos déplacements au premier rang desquels ceux à longue distance. Chaque pays, y compris au sein de l'Union Européenne, allant de sa petite règle spécifique supplémentaire pour laisser croire à son opinion publique que la « menace » que constitue les déplacements depuis l'étranger était sous contrôle. En réalité tout ceci n'était qu'un affichage de communication puisque certains voyages dits essentiels ont continué.

Les voyages d'affaires de courte durée, principale source de revenus des transporteurs et notamment des compagnies aériennes traditionnelles, sont ceux qui ont été le plus affectés par la crise. La très forte baisse de ces voyages a entraîné le développement du télétravail et des réunions à distance par des outils de visioconférence.

Nous voyons aujourd'hui se profiler une sortie de crise malgré les éventuels rebonds de l'épidémie par un accroissement de la vaccination dans de nombreux pays européens. Cette perspective permet le retour des déplacements de loisirs avec des coûts de billets d'avion peu onéreux principalement disponibles auprès des compagnies aériennes à bas coûts.

Entre temps, malgré l'argent public dont les compagnies aériennes continuent de profiter et conjugué à celle du Brexit, des plans sociaux ont été annoncés par dizaines dans le secteur. Les plans de restructurations prévus ou entrevus avant la crise voient également leur calendrier avancé comme le démantèlement de la compagnie aérienne Hop!, regroupement des filiales régionales d'Air France.

Les aéroports ne sont pas mieux lotis. L'État s'est massivement désengagé dans les quinze dernières années de la gestion aéroportuaire en demandant à des intérêts privés, parfois étrangers comme à Toulouse, de financer

le fonctionnement et l'investissement des infrastructures aéroportuaires grâce aux activités commerciales et aux contributions des passagers. Là encore malgré l'argent public mis sur la table pendant la crise, les conditions d'emploi (nombreux contrats à durée déterminée), les sous-traitances en cascade et les plans sociaux ont fait fondre les effectifs qualifiés disponibles pour assurer un transport aérien sûr et ponctuel. 7 000 emplois français déjà reconnus perdus par une organisation patronale en mars dernier pour un total qui atteindrait les 40 000 suppressions. Au redémarrage de l'activité, l'intérêt de nos dirigeants politiques se tourne vers la partie visible de la chaîne de transport: les compagnies aériennes. Elles en profitent pour demander à leurs prestataires de service, parmi lesquels les gestionnaires d'aéroport, d'aider financièrement à leur reprise d'activité en réduisant leurs coûts et en étalant leurs paiements. Cela pose le problème de la pérennité de ces activités et des possibles répercussions sur la sécurité des vols pour les passagers.

Autre maillon important de l'infrastructure de transport aérien, la navigation aérienne dont la partie connue du grand public est le contrôle aérien. Il est assuré par une administration d'Etat en France, la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) intégrée au sein de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) avec le régulateur du domaine et le surveillant qui doit s'assurer que les opérateurs aériens assurent le niveau requis de sécurité.

La DSNA subit les mêmes types d'attaques que les aéroports de la part des compagnies aériennes et de leurs relais politiques. Il faut réduire les coûts et étaler les paiements ce qui peut avoir de nombreuses conséquences y compris sur la sécurité des vols.

La DGAC avait un budget annuel de 2,1 milliards d'euros dont 1,4 provenait des redevances payées par les transporteurs aériens qui survolent la France et y atterrissent. C'est la seule infrastructure publique de transport qui est intégralement financée par son activité (le reste des recettes provenant principalement d'une taxe sur les billets d'avion). Depuis le début de la crise la DGAC a considérablement emprunté pour pallier aux rentrées d'argent quasi-inexistantes depuis le début de la crise. Au total l'encours de la dette atteint les 3 milliards d'euros. Le



principe de partage des risques économiques, établi au niveau européen, répartit les conséquences économiques de l'effondrement du trafic à hauteur de 95 % pour les compagnies aériennes et 5 % pour les prestataires de contrôle. En effet, ces derniers doivent continuer d'assurer leurs services malgré une demande plus faible, y compris lorsqu'elle n'atteint que 10 % de la normale comme on l'a connue au pire de la crise durant le confinement mondial d'avril 2020. Des règles modificatives ont été votées au niveau européen pour étaler le paiement sur 7 ans au lieu de 2.

Face à cette crise sanitaire, la DGAC connaît une vague de restructuration d'ampleur: le remplacement des départs en retraite est quasiment stoppé, une réorganisation des services administratifs, logistiques et informatiques fera perdre 200 emplois et une réduction dans les services de

maintenances des infrastructures de navigation aérienne et des outils des contrôleurs aériens est en cours. Le dialogue social avec nos dirigeants, déjà peu considéré dans l'échelle des priorités, s'est distendu pour ne pas dire rompu puisqu'on se cantonne à l'une ou l'autre réunion d'information transmise sans concertation.

Tout cela se passe à un moment où l'investissement dans une nouvelle génération de systèmes est en cours (c'est l'équivalent pour le grand public du changement entre téléphones portables à l'ancienne et smartphones généralisés) et doit continuer à avancer. Gageons que ce ne soit pas au détriment de la sécurité aérienne, mais on peut déjà dire que la disponibilité des outils du contrôle sera dégradée.

# Réforme du ciel unique : deux salles, deux ambiances !



Les semaines qui viennent de s'écouler ont été riches en actualités européennes. Et une fois n'est pas coutume, les nouvelles ne sont pas uniquement négatives.

Après la réunion d'un groupe de sages, la Commission européenne a mis sur la table une proposition de refonte du Ciel Unique 2+. Le Paquet dit 2+ du Ciel Unique date de 2013 mais il n'a jamais été adopté, officiellement c'est le différent anglo-hispanique sur Gibraltar qui en est la raison mais cela masque mal un désaccord d'approche profond entre les institutions européennes. Cette initiative visait à imposer une séparation structurelle entre opérateurs et régulateurs, à aller encore plus loin dans la réduction du coût du contrôle aérien, à séparer les services supports du contrôle aérien et à renforcer le rôle d'Eurocontrol dans la gestion du réseau de routes aériennes.

Les nouvelles propositions de la Commission sont vertes mais toujours aussi scandaleuses. L'environnement est devenu un sujet sensible et incontournable. Les institutions européennes le perçoivent et maquillent d'objectifs environnementaux toutes leurs initiatives dans le domaine des transports. Néanmoins de réel contenu environnemental, il n'y en a point et voici le contenu du paquet :

- **SCISSON DE LA PRESTATION DE SERVICE**

Sous le prétexte d'introduire de la concurrence, soi-disant source de réduction de coûts, la Commission revient à la charge avec une incitation forte à découper les prestations de services du trafic aérien. D'un côté le cœur du contrôle aérien et l'indispensable pour que cela fonctionne (la

maintenance opérationnelle pour simplifier) et de l'autre le reste des activités dénommées « air traffic data service provider (ADSP) ». L'objectif est de créer un marché continental de la donnée (radar, radio, plan de vol, info aéro...). Cela passe par une obligation d'identifier les coûts par type de service (même si on ne scinde pas). Mais, et c'est le supplément d'amertume, il y a désormais obligation de permettre aux gestionnaires d'aérodromes d'opter pour une mise en concurrence de leurs prestataires de contrôle d'aérodrome (plus l'approche selon les cas), ainsi que d'identifier les coûts associés aérodrome par aérodrome. Autant dire qu'il n'y a rien d'acceptable dans la proposition de la Commission européenne pour une organisation syndicale comme la nôtre.

- **SÉPARATION STRUCTURELLE**

Pour aller plus loin dans la régulation économique - comprendre dans la pression pour réduire à l'extrême les coûts de la Prestation de Service de la Navigation Aérienne (PSNA) - la Commission propose l'obligation de séparer les PSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne en France) des autorités de régulation économique (Direction du Transport Aérien (DTA) pour nous). Là encore exit la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC, qui regroupe l'ensemble des directions aériennes de l'état) unie dans la Fonction Publique d'Etat.

En outre, les PSNA devront avoir la personnalité morale (pour être responsables juridiquement) et auront une obligation d'assurance. Là encore, la Commission veut dogmatiquement imposer un modèle anglo-saxon qui impliquerait nécessairement un passage de la DSNA en

établissement public industriel et commercial (EPIC) ou en société anonyme (SA). Nous y sommes là encore fermement opposés.

- **PERFORMANCE OU PRESSION ÉCONOMIQUE RENFORCÉE**

Pour la caution environnementale, des objectifs environnementaux reposeront notamment sur l'écart à la route la plus directe associés à des pénalités financières renforcées. Au passage, on notera que les PSNA ne maîtrisent pas cet indicateur puisque les compagnies peuvent, en fonction des taux de redevances de chaque pays, choisir des routes plus longues que la route publiée idéale environnementalement parlant. En grattant un peu le vernis vert, on tombe rapidement sur le fond du sujet politique de la Commission européenne : la réduction des coûts des PSNA. Pour y parvenir, la Commission revient avec des propositions qui ressemblent à sa proposition initiale pour le Ciel Unique 2 : un régulateur économique communautaire appelé Performance Regulation Body (PRB pour « entité de régulation de la performance ») au mépris des intérêts nationaux et du principe de subsidiarité qui doit guider la construction européenne. Les aspects économique et sécurité seraient gérés par la même agence... un pied de nez à la sécurité ! Le pouvoir de nomination à la PRB serait entre les mains de la Commission, exit la prise en compte des contingences locales et remontée de la décision au niveau Europe, pas de processus d'appel indépendant, objectifs soi-disant environnementaux avec pénalités financières associées...

- **GESTION DU RÉSEAU**

La Commission veut renforcer les pouvoirs du Network Manager, à Eurocontrol, qui aurait le dernier mot sur les régulations de trafic (qui provoque les créneaux dont ceux qui prennent l'avion ont probablement entendu parler) et le réseau de routes aériennes. Nous y voyons un danger pour la sécurité (connaissance locale perdue) et aussi une menace d'ingérence qui pourrait déboucher sur un bouleversement de l'organisation du travail des contrôleurs pour satisfaire aux demandes de secteurs de contrôle à ouvrir.

Le Parlement Européen (composé des députés européens) et le Conseil des transports (composé des représentants des états) se sont tous les deux emparés de la proposition de la Commission Européenne, et autant vous le dire tout de suite, ils n'y portent pas le même regard. Voici quelques informations en provenance de ces deux institutions :

#### **Au Parlement Européen :**

Au niveau du parlement européen, pas moins de 1200 amendements ont été déposés (dont certains dans le but d'améliorer la proposition initiale grâce à l'action d'ETF et de l'USACcgt auprès de certains parlementaires). Le rapporteur du texte M. Marinescu travaille depuis deux mois pour tenter d'en réduire le nombre et d'aboutir à des amendements de compromis. A défaut d'une connaissance du domaine, il met tout son talent politique pour avoir le soutien d'un maximum de groupes parlementaires à des amendements qui relèvent plus de l'idéologie que de la recherche réelle d'amélioration du Ciel Unique Européen. On aboutit donc à des amendements de compromis

qui rendent le texte parfois encore plus dangereux que la proposition initiale de la Commission Européenne, comme par exemple en imposant la mise en concurrence pour les services de contrôle d'approche, ou bien forcer la séparation structurelle entre les différents services des prestataires de navigation aérienne pour faciliter la privatisation et la mise en concurrence de ceux-ci.

#### **Du côté du Conseil (l'institution des Etats membres) :**

Le Conseil des transports s'est, lui, réuni le 02 juin dernier pour adopter ce qu'on appelle une position générale. Cette position générale définit l'orientation que les états membres veulent donner au texte avant d'entamer des négociations avec le parlement européen sous l'égide de la Commission (ce qu'on appelle le trilogue). Les états membres ont été très clairs, ils rejettent l'idée d'un régulateur économique européen et veulent absolument rester dans la boucle de l'approbation des plans de performance. Ils souhaitent également que le régulateur économique (une partie de la DTA en France) puisse rester dans la même entité administrative que l'autorité de surveillance en terme de sécurité (la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile chez nous) ; un bon point pour garder une DGAC unie dans la fonction publique d'état ! Ils rejettent également l'obligation de mise en concurrence des services de contrôle d'aérodrome en demandant que le choix soit laissé aux états.

Les positions des deux institutions, parties prenantes de la procédure de codécision, sont maintenant connues. Le trilogue sous l'égide de la Commission Européenne prendra place à l'automne. La CGT vous tiendra bien entendu au courant des développements concernant ce dossier. L'USACcgt, au sein d'ETF, et avec ses partenaires européens, travaillera pendant l'été à une étude d'impact de cette réforme du Ciel Unique. Nous avons obtenu de la Commission Européenne que cette étude soit transmise aux différentes parties prenantes du trilogue ; ces textes européens sont structurants pour notre avenir, celle des personnels comme celle portant sur la sécurité des opérations. Une raison supplémentaire pour laquelle la CGT est active sur ces dossiers, porteuses de propositions de progrès priorisant le sociale et l'intérêt général, à l'opposer de celui porté par les libéraux.



# CPER nouvelle génération...



## CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

La nouvelle mouture des Contrats de Plan Etat-Région (CPER) qui concernera la période allant de 2023 à 2027 est en phase d'élaboration. L'augmentation du champ de compétence des régions, les articulations à opérer avec les plans de relance territorialisés rendent nécessaire un temps d'élaboration plus long. De ce fait, les contrats antérieurs ont fait l'objet d'avenants à 2020 pour 2021-2022 et sur cette période les financements seront abondés par les fonds des plans de relance nationaux et européens.

Les CPER sont présentés comme étant des outils de développement au service de projets structurants d'aménagement pour les territoires. La convergence de leurs financements doit servir une vision stratégique à l'échelle de chaque région.

Politiquement, les CPER sont désormais régis par quatre grands principes :

- Partir des attentes et des besoins des territoires ;

- Élargir le périmètre de contractualisation ;
- Mettre en œuvre la différenciation territoriale ;
- Articuler les crédits avec les fonds européens et le plan de relance.

L'élargissement du champ de compétences des régions et l'inscription de la mise en œuvre de la différenciation territoriale, inscrite dans le projet de loi 4 D, devenu 3 D-S pour simplification, marquent un tournant dans la doctrine de « partenariat » État/régions. En termes d'affichage, la répartition des crédits engagés reste égale moitié-moitié État/régions.

Au niveau national, les engagements totaux représenteront 40 Mds d'euros pour la période 2021-2027 (contre 30 mds€ sur 2015-2020) dont 20 Mds€ pour l'État et 20 Mds€ pour les conseils régionaux. À ceux-ci s'ajoutent exceptionnellement plus de 8 Mds d'euros de l'État au titre du plan de relance. Ces derniers pourront faire l'objet

d'une déclinaison infrarégionale avec les collectivités territoriales dans le cadre de Contrats de Relance et de Transition Écologique (CRTE). Un accord de partenariat politique État/Région signé le 28 septembre 2020 cadre ces engagements réciproques.

L'augmentation des financements entre les deux périodes 2015-2020 et 2021-2027 est à relativiser. D'abord parce qu'elle ne comblera pas les retards importants d'investissements antérieurs notamment pour les infrastructures. Par ailleurs, l'effet amplificateur de « ruissèlement » du plan de relance si cher aux libéraux risque de terminer son cheminement dans les poches de ceux qui bénéficient déjà des aides publiques sans garantie de résultat sur le plan social et environnemental et ce d'autant plus si des clauses ne sont pas clairement définies dans ce sens dans les contrats.

Derrière l'affichage « égalitariste » de prise en charge des investissements se cache de grosses disparités en termes d'orientations stratégiques et de moyens mis à disposition. Preuve en est concernant le secteur des transports.

### La mobilité « multimodale », levier d'investissement pour l'avenir... ?

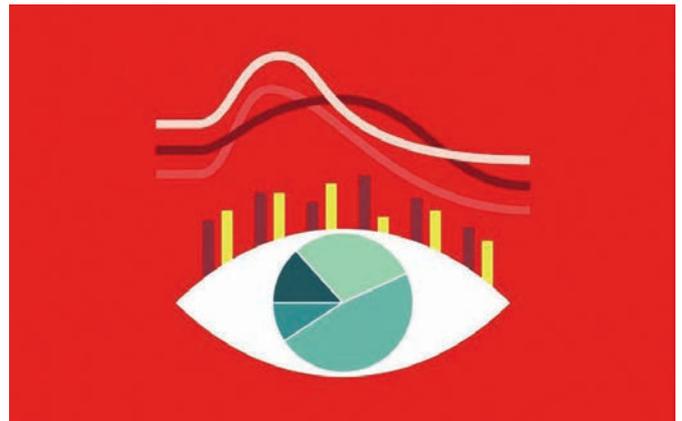
À ce jour, la quasi-totalité des régions ont signé des « accords de relance » avec l'État sur 2020-2021 dans lesquels figurent la plupart du temps des orientations stratégiques pour les CPER sur la période suivante 2023-2027. Comme toujours en affaire de financement, le plus compliqué est de reconnaître les sources des crédits et leur finalité. S'il est déjà difficile d'identifier tout ce qui relève de la thématique « transport » tant le vocable est étendu (infrastructures, mobilités douces, mobilité active et durable, transports en commun ou du quotidien, réseaux, modernisation, développement, ...), la comparaison entre régions devient quasiment impossible. Pour certaines les financements sont détaillés, pour d'autres pas. Les années de référence changent entre les périodes 2020-2022, 2021-2022, 2023-2027 ou 2021-2027.

Il est parfois impossible de discerner ce qui relève des crédits CPER, des plans de relance, des fonds européens ou des concours des collectivités territoriales. Comme quoi l'application de la différenciation commence par les formalisations des orientations des conseils régionaux qui sont aussi différentes les unes que les autres.

### Quelques exemples

Pour l'Île-de-France, sur le poste « modernisation et développement des transports du quotidien » ; période 2020-2022 : total État/Région : 4,083 Md€ dont 1,413 Md€ État (689 M€ plan de relance) et 2,67 Md€ région.

Pour la Bretagne ; période 2020-2022 : Infrastructures routières ; total 68,80 M€ dont 37,6 M€ État (37,40 M€ plan de relance) et 28,70 M€ région. Infrastructures ferroviaires ; total 87,50 M€ dont 23,10 M€ État (9,50 M€ plan de relance) et 27,50 M€ région.



Pour Pays-de-la-Loire ; période 2021-2022 : ferroviaire 53,20 M€ État et 8,30 M€ région ; portuaire Grand port maritime Saint-Nazaire 11,90 M€ (9 M€ plan de relance) État et 8 M€ région. Dans le cadre du futur CPER, la région indique vouloir investir 10 M€ pour soutenir d'autres projets d'investissements portuaires à partir de 2023.

Pour la région PACA ; période 2021-2022, volet mobilité au sens large (infrastructures routes et fer, plateformes multimodales, fluvial, maritime...); Total : 1 131,90 M€, dont État 465,80 M€ et Région 666,10 M€.

Les différentes pistes stratégiques dégagées dans les accords de relance, accords d'orientation stratégiques, contrats d'avenir ou autre, seront développées et complétées dans les futurs contrats de plan État/régions pour la période 2023-2027 qui devraient être signés d'ici fin 2021.

En tout état de cause, quels que soient les montants budgétés, les enjeux seront multiples. En premier lieu en termes de comparaison de stratégie sur les politiques de mobilités régionales avec la proportion des moyens alloués pour chaque poste en fonction des besoins, de la structuration et de l'étendue des territoires. Que certains projets structurants soient moins présents ou absents d'une région à l'autre peut se comprendre. La région centre Val-de-Loire n'aura pas de grand projet de développement portuaire ! Mais nul doute que la différenciation mise en avant dans la prochaine génération de CPER rebattra les cartes en matière de cohésion des politiques publiques de transport. Entre les régions qui choisiront de favoriser de réels réseaux multimodaux, qui pencheront plutôt vers l'intermodalité, celles qui joueront à fond les ouvertures à la concurrence ou qui tenteront de les contrer, les conséquences seront aussi différentes pour les usagers et les salariés des secteurs concernés.

L'UIT-CGT devra faire en sorte d'actionner tous ses moyens d'intervention nationaux et territoriaux pour peser dans les choix d'orientations des prochains CPER afin de sauvegarder le maximum de cohérence dans les stratégies d'aménagement des territoires au service des usagers et de l'intérêt général y compris par les mobilisations.

# Impact économique du Covid dans les transports et aides publiques



**Beaucoup se souviennent des images de villes complètement désertes, d'absence de trafic aérien, urbain, ferroviaire, d'une circulation routière réduite à sa portion la plus congrue, le confinement de 2 mois et demi en mars 2020 a-t-il eu des impacts économiques dans les transports ?**

Si dans le conscient collectif, il est normal de penser que les entreprises de transports ont dû payer un lourd tribut suite à la crise sanitaire, dans les faits, il n'en est rien. Evidemment, selon le mode de transport, la photographie économique est plus ou moins nette, attachons-nous à passer en revue les grands gagnants et les petits gagnants car nous n'avons pas trouvé de perdants.

Dans le transport aérien, la quasi-totalité des avions sont restés sur le tarmac, il y a bien eu quelques ponts créés dans le ciel pour acheminer des masques et autres consommables sanitaires entre la Chine et la France (essentiellement opérés par Géodis dont ce n'est que l'ac-

tivité mineure) et le fret ordinaire mais le trafic passagers est lui en sévère diminution.

Air France a d'ailleurs produit dans ses comptes un déficit de chiffres d'affaires de plus de 7 milliards d'euros.

Côté ferroviaire, la SNCF a quant à elle produit un déficit de chiffres d'affaires de près de 5 milliards d'euros sur les 35 qu'elle prévoyait dans son budget 2020, essentiellement en lien avec un trafic TGV réduit à 10 % de circulation normale.

Concernant les circulations ferroviaires TER et Transilien, les bus, les métros, les tramways qui eut aussi ont été fortement réduits, l'impact économique est quasi nul. En effet, tous ces transports sont conventionnés, c'est-à-dire qu'ils sont opérés par une société pour le compte d'une collectivité publique. Ainsi, l'ensemble des collectivités ont payé le service non réalisé par l'opérateur dans des arrangements à l'amiable.

Le trafic routier a lui peu subi les contraintes de la crise sanitaire, il fallait bien ravitailler les territoires et nous verrons que les impacts ont largement été compensés par des mécanismes d'Etat.

Pour le maritime, les tarifs des containers (ou conteneur) ont, eux explosé car soumis aux lois du marché. Pour exemple, en 2019 il fallait déboursier 800 dollars pour acheminer un conteneur de Singapour à Anvers, aujourd'hui, pour le même acheminement, il vous en coûtera 12 000 dollars. Les bénéficiaires des armateurs ont grimpé de plusieurs milliards en 2020.

Quand les grandes entreprises privées ont des difficultés, l'Etat vient systématiquement à leur secours, toutes les sociétés qui opéraient un trafic non conventionné ont bénéficié d'aides de l'Etat. Un plan de relance d'une ampleur sans précédent, d'un montant de 100 milliards d'euros et couplé au plan de relance européen, ruissèlera notamment vers le secteur des transports, avec 7 milliards d'euros d'apport de capitaux pour Air France, 4 milliards pour la SNCF, 2,4 milliards pour les transports publics d'Île-de-France. S'agissant des transports publics des autres régions et ville de province, le niveau du ruissèlement est en cours d'arbitrage.

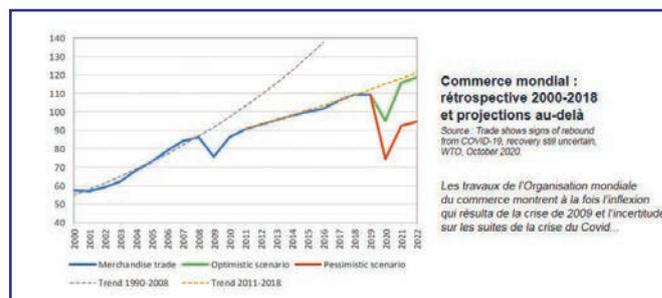
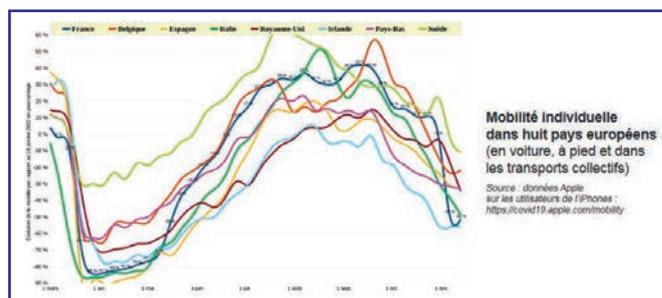
Ces mêmes entreprises ont bénéficié de subventions, d'allègements d'impôts, de taxes et du chômage partiel, enfin les prêts garantis de l'Etat (PGE) ont abondé la trésorerie et sont venus colmater ces dernières.

Le secteur du transport a donc globalement bien résisté et les caisses des entreprises sont loin d'être vides, certains comme dans le maritime se sont même enrichis pendant cette crise.

Cependant ces aides sont jumelées à des plans de productivités conséquents, ainsi des projets de suppression d'emplois sont en cours dans de nombreuses entreprises de transports.

Au final, ce sont les salariés qui paieront la crise, licenciements, remise en cause d'accords collectifs, chômage partiel, télétravail imposé...

La longue litanie des conséquences sociales n'est pas encore entièrement connue mais nul doute que cette crise sanitaire servira de prétexte à l'austérité sociale pendant plusieurs années. Le patronat et le capital continuera de s'enrichir sur le dos des travailleurs.



### Plan de relance européen

En mai 2020, la Commission européenne a proposé le lancement d'un plan de relance, « Next generation EU ». Pour la première fois de son histoire, l'Union contracterait un emprunt mutualisé de 750 milliards d'euros, à distribuer entre les États membres sous forme de subventions pour 390 milliards d'euros et sous forme de prêts pour 360 milliards.

L'UE entend contribuer aux plans nationaux, au-delà de son budget habituel (1 074 milliards d'euros pour la période 2021-2027) surmontant (provisoirement ?) le principe des règles budgétaires en matière de déficit et de dette publique.

Le principe en fut adopté par le Conseil européen en juillet 2020, mais son entrée en vigueur était

suspendue à l'accord de la Pologne et de la Hongrie, dont les gouvernements ne voulaient pas, à l'inverse du Parlement européen, qu'il fût assorti de conditions relatives à l'état de droit dans les pays bénéficiaires. La situation a été débloquée par un accord politique du Conseil en décembre.

L'ainsi nommée « Facilité pour la reprise et la résilience » mettra à disposition 672,5 milliards d'euros sous forme de prêts et de subventions pour soutenir les réformes et les investissements entrepris par les États membres. Selon la présentation qu'en donne le site de l'Union, « l'objectif est d'atténuer les conséquences économiques et sociales de la pandémie de Covid-19 et de rendre les économies et les sociétés européennes plus durables, plus résilientes et mieux préparées aux

défis posés par les transitions écologique et numérique et aux possibilités qu'elles offrent ».

Chaque État devra ainsi proposer à la Commission un plan national pour la reprise et la résilience pour obtenir des financements à partir de l'été 2021.

Le Pacte vert sera le fondement stratégique de ce plan de relance, dont au moins 37% des montants devront aller à des dépenses de transition écologique et numérique.

Les transports sont un des seuls secteurs présents dans tous les plans nationaux. En outre, la Commission a publié en décembre son document de stratégie décennale, *Stratégie pour une mobilité durable et intelligente*, dans la lignée des Livres blancs de 2001 et 2011.

Source TDIE

# Interview animateur UIT Grand Est



## **Yavuz, qui es-tu? Peux-tu nous décrire ton parcours professionnel et syndical (responsabilités antérieures et actuelles)**

Yavuz OZBEK, j'ai 40 ans, je suis entré à la SNCF en janvier 2000, en tant qu'emploi-jeune. Par la suite, grâce à la bataille syndicale de la CGT, j'ai été recruté définitivement au statut de cheminot.

À la SNCF je suis agent commercial. J'ai travaillé à Nancy, mais depuis 2010 je travaille au guichet de la gare d'Épinal dans les Vosges.

Du syndiqué en 2005 au militant, à travers la formation syndicale, voici quelques étapes de mon parcours. En 2008, j'ai intégré la CE de mon syndicat, j'ai été ensuite mandaté CGT en CHSCT, puis secrétaire du syndicat de site d'Épinal en 2013. Élu au CE Lorraine en 2015 j'en deviens le secrétaire en 2016. Depuis 2020 je suis mandaté CGT au CESER Grand Est et devenu animateur de l'UIT Grand Est depuis début 2021.

## **Le comité régional Grand Est a réactivé l'Union Interfédérale des Transports en territoire GE. Tu en es l'animateur. Peux-tu nous en présenter brièvement son rôle et sa structuration?**

L'UIT est un outil au service des coopérations interprofessionnelles dans l'ensemble du secteur des transports et au service de l'activité revendicative de toute la CGT.

L'UIT Grand Est contribue à construire les convergences impératives à un syndicalisme de classe et de masse. C'est un outil interprofessionnel d'intervention et, en même temps, de réponse aux besoins transverses des fédérations, mais aussi un outil d'action en charge de coordonner la construction de mobilisations et d'initiatives communes sur tout le secteur des transports dans l'intérêt des salariés et des usagers.

Sous l'égide du comité régional, nous avons relancé un collectif UIT, sur un périmètre tel que le Grand Est, avec ses particularités et ses singularités, il nous est apparu nécessaire et impératif de commencer par connaître notre implantation et travailler à une cartographie de nos forces organisées sur notre territoire.

## **Quels ont été les thèmes que vous avez évoqués lors de votre réunion de mise en place?**

La crise sanitaire et sociale mondiale et inédite, nous place de fait devant nos responsabilités de syndiqué, de militant, et de dirigeant de la CGT, nous ne pouvons pas rester spectateur des multiples attaques faites contre le monde du travail.

Les risques sont grands, les enjeux sont de taille, pour travailler aux convergences d'intérêts et des luttes, apportons l'impulsion et la coordination pour faire de nos revendications, des propositions CGT concrètes sur le fond, une

réflexion sur les transports, en réponses aux besoins en lien avec la réindustrialisation du territoire et la production des richesses.

D'autres choix sont possibles au service de tous, pour l'intérêt général, avec comme ambition de faire connaître nos propositions et ainsi gagner le débat d'idées avec les usagers et les citoyens. Nous devons poursuivre notre engagement et empêcher le dumping social, assurer l'égalité d'aménagement du territoire et arracher des conditions de vie et de travail du plus haut niveau possible en lien évidemment avec les enjeux environnementaux.

### **Comment l'UIT GE peut aider nos organisations CGT sur les enjeux transports ?**

Le rôle d'un outil UIT en territoire est essentiel pour nourrir l'activité revendicative en lien avec les professions et doit être un appui pour construire et amplifier le rapport de force, face à des orientations politiques dans le Grand Est, très libérales, tournées vers la décentralisation, l'externalisation et la privatisation des services de l'État. Alors que, dans le contexte, qui est le nôtre, la région Grand Est n'a aucune réelle stratégie industrielle, ni aucune volonté d'en construire une.

Nous devons faire entendre nos propositions que ce soit au niveau de la planification des investissements, notamment pour les infrastructures de transports, mais aussi créer les conditions d'une complémentarité des différents modes de transports. Du financement, à l'organisation des transports, du local, au régional au national, nous sommes ensemble pour combattre le dumping social, la concurrence et l'opposition organisés entre les salariés.

### **Quels sont les axes de travail que vous avez décidés de mettre en œuvre à court, moyen et long termes ?**

L'UIT Grand Est, en lien avec les sujets d'actualité et l'activité revendicative dans les entreprises, doit prendre toute sa place dans la bataille des idées avec les usagers et les

salariés pour réorienter les choix politiques résolument tournés vers la modernité que représente le service public. Comment produire et consommer autrement, relocaliser la production industrielle, Loi 4D, Transports, fin anticipée de la convention TER, l'ouverture à la concurrence, dumping social... Autant de sujets qui nous amènent à la nécessité de construire un projet CGT, sur l'industrie et les transports en partant de la réponse aux besoins.

Dans la période, on se doit d'occuper davantage le terrain et d'apporter des éléments de réflexion pour nourrir les discussions collectives, l'ensemble de la CGT doit être sur le pont, nous avons des revendications et des propositions en matière de transports de voyageurs et de marchandises. La construction d'un projet CGT, à partir de situation locale et concrète, est à faire connaître au plus grand nombre, avec comme objectif de faire de l'ensemble des transports et de la logistique, des éléments structurants d'un aménagement équilibré du territoire.

Au profit de tous les citoyens, ce développement juste et équitable doit impliquer une logique non pas de concurrence mais de complémentarité, voire de coopération. Qu'il s'agisse d'existants ou de créations, études, analyses et construisons des projets argumentés et étayés qui répondent à des besoins réels, dans le plus grand respect de l'intérêt général.

Nous avons également interpellé le président de Région sortant ainsi que les candidats aux élections régionales, en excluant les partis politiques d'extrême droite. Il nous paraît essentiel de porter la contestation face aux politiques régressives, et partager nos projets avec les partis progressistes dans l'objectif de peser dans les élections régionales des 20 et 27 juin.

Il nous paraît nécessaire de construire une initiative commune, en lien avec les calendriers revendicatifs de nos fédérations, pour une action, devant le Conseil Régional, avec comme objectif de gagner un véritable projet de société remettant au cœur des préoccupations l'humain et la planète.



# LE TRAVAIL A PLUSIEURS VISAGES. LA CGT A LE VOTRE.

**SYNDIQUEZ-  
VOUS !!!!**

**[www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)**

