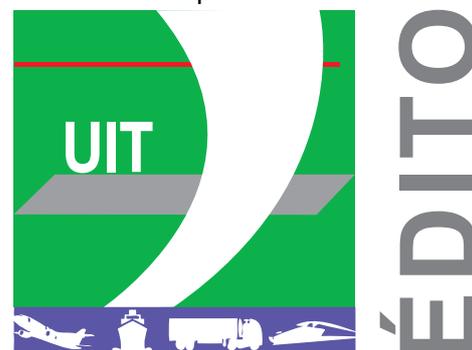


Edito	P 1
Les comptes Transports 2015	P 2
Industrie ferroviaire : arrêtons les fossoyeurs !	P 4
Nouvelles conventions TER	P 5
Elections TPE	P 8
Dossier : Infrastructures routières françaises	P 9
Travailleurs détachés	P 19
Réforme du ferroviaire	P 21
Brèves	P 23



FACE À LA MÉDIOCRITÉ POLITIQUE, L'ESPOIR EST DANS L'ÉLÉVATION DU MOUVEMENT SOCIAL !



© Pascale Lalys

Dominique Launay
Secrétaire général
de l'UIT

Cet été 2016 aura été marqué par de nouveaux terribles attentats que nous condamnons sans réserve, en exprimant toute notre solidarité aux familles et proches de victimes.

Mais, attention, restons lucides dans une période qui peut apparaître troublée, à l'heure de la consommation médiatique, du zapping permanent, de la «peopolisation» de la vie publique et dépolitisation des rapports sociaux.

Les raccourcis journalistiques, les opportunités politiques aménagent un chaos où les idées réactionnaires peuvent parfois rassurer.

Lorsque le désespoir est ainsi nourri, les idées fascistes peuvent créer l'illusion d'étancher la soif de la colère.

N'oublions jamais que le capital a toujours su nager dans les eaux glacées de l'histoire pour défendre ses intérêts égoïstes.

Le syndicat est un lien d'échanges et de débats. Il doit être ce lieu d'éveil des consciences, notamment dans nos secteurs des transports souvent soumis à fortes pressions.

Mais, pour nous, le renforcement nécessaire de la sécurité ne doit pas avoir pour effet de remettre en cause des libertés individuelles et collectives, dont tout le monde sait que ce n'est pas cela qui arrêtera ces fanatiques.

Et c'est pourquoi nous dénonçons avec force la façon dont le gouvernement agit pour criminaliser l'action syndicale, allant jusqu'à autoriser le licenciement de militants pourtant refusé par l'inspection du travail.

Ce début d'été, malgré une opinion majoritairement opposée à la «loi travail», aura malgré tout vu son adoption au Parlement, avec une nouvelle

utilisation du 49-3. Mais, le combat continue, dans une démarche unitaire réaffirmée dans un meeting à Nantes, ou encore à la Fête de l'Humanité, débouchant sur une nouvelle journée de mobilisation dès le 15 septembre 2016.

En lien avec le vécu dans nos entreprises et nos cahiers revendicatifs, faisons vivre nos revendications en matière d'augmentation des salaires, de réduction du temps de travail à 32h, de conditions de travail, de luttes contre le dumping social qui ravage nos secteurs.

Comme nous y invite Philippe Martinez, portons ce slogan «Pas de loi travail dans ma boîte !»

Toutes ces lois détricotent notre socle social (loi Rebsamen, loi Macron, loi travail ...) et ne font qu'aggraver la situation de l'emploi en France avec une amplification de la précarité.

Les annonces de la fermeture de l'usine Alstom de Belfort en est un des tristes retours, comme la libéralisation des autocars avec des entreprises qui se «bouffent» les unes, les autres plaçant les salariés en concurrence directe et des répercussions dramatiques pour le service public ferroviaire et les questions environnementales.

Où sont les emplois «verts» tant promis avec la transition écologique, et dans une période où les émissions de Gaz à Effet de Serre émises par la route repartent à la hausse en 2015.

Soyons à l'offensive en popularisant nos propositions alternatives, redonnons de l'espoir à toutes celles et ceux qui doutent dans cette période.

Notre regretté Georges SEGUY disait : «s'indigner ne suffit pas, il faut s'engager !».

C'est cette démarche qui anime l'UIT et ses composantes.

LES COMPTES TRANSPORTS 2015



Les politiques transports de ces dernières années, sources de dumping social, appuyées par la logique du « bas coût » (low cost) empêchent tout report modal et accentuent les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Le 06 juillet 2016, s'est tenue la réunion présentant le 53^e rapport de la Commission des Comptes de la Nation (CCTN). La CGT, qui était, comme l'année précédente, la seule organisation syndicale de salariés présente, n'a pas manqué dans sa déclaration de faire un certain nombre de remarques, d'analyses et de demandes sur les données reprises dans le document.

Un des faits marquants de ce rapport est que la part d'émission de GES, émise par le secteur des transports, repart à la hausse ! Rappelons que le secteur des transports est toujours celui qui contribue le plus aux émissions du gaz à effet de serre et donc au réchauffement climatique.

Ceci est du à une augmentation de la circulation routière avec une consom-

mation du carburant routier qui progresse de 1,3% au total, et cela malgré le développement des biocarburants, de l'électromobilité ou de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

Nous sommes complètement à contre-courant de ce qui avait été porté au Grenelle de l'Environnement, des objectifs de la COP21, dans un pays avec un gouvernement qui se veut exemplaire, après avoir tenu 4 conférences environnementales et voté une loi sur la transition énergétique où les transports sont les grands absents, hormis quelques lignes sur les véhicules électriques, ce qui nous avait fait dire, à l'époque, que l'on était plus sur une loi de transition électrique ne s'attaquant pas réellement au réchauffement climatique induit par les émissions de GES.

Cela se confirme avec le projet de Programmation Pluriannuelle de l'Energie, une PPE qui intervient dans le contexte de la déréglementation des secteurs de l'énergie et des transports réduisant considérablement les leviers d'actions des pouvoirs publics.

Si, à la lecture de ce 53^{ème} rapport, nous constatons une petite progression du fret ferroviaire, il reste malgré tout très bas avec seulement 10,6% de parts.

Il faut, également, noter que la part de l'opérateur historique (SNCF) continue de baisser : résultat de sa politique d'abandon engagée depuis 2003.

Ce qui interpelle aussi, c'est une forte baisse des prix dans le fret ferroviaire qui se fait sur la productivité, la baisse de l'emploi et les dégradations des conditions de travail, et tout cela au détriment de la sécurité !

Par contre, le transport fluvial de marchandises est à nouveau à la baisse, et

elle est plus importante pour le pavillon français accompagné, à nouveau, d'une baisse de la capacité de la flotte fluviale française.

Ainsi, nous n'évoluons toujours pas sur le report modal de la route vers des modes alternatifs que sont le rail et le fluvial ; volonté qui avait été pourtant déjà clairement affichée par le Grenelle de l'Environnement qui déclarait : « le fret ferroviaire, fluvial et le cabotage maritime ... d'intérêt général » mais qui non seulement n'a jamais été transposée dans la loi mais les actes politiques pris, ces dernières années, en matière de transports vont complètement à l'encontre de ces objectifs.

D'ailleurs, la baisse des investissements en infrastructures de transports attire l'attention, que ce soit pour le réseau routier, dont une grande partie du réseau non concédé se dégrade (voir le dossier de ce bulletin), que ce soit dans le ferroviaire même s'il y a l'impact LGV, mais l'état global de réseau ferré national, comme en Ile de France, nécessiterait des investissements beaucoup plus importants pour rattraper plus de 30 années de retard d'investissements mais aussi dans les Transports en Commun Urbains (TCU) avec une forte baisse en province.

Toutes ces baisses font ressortir les effets de la politique d'austérité et la baisse des dotations aux collectivités locales, malgré une augmentation des recettes des administrations liée à la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) et posant, plus globalement, le financement des infrastructures souvent abordé mais jamais abouti.

Nous constatons la poursuite de la baisse du pavillon français dans le transport routier marchandises pen-

dant que l'activité des pavillons étrangers poursuit sa progression en France métropolitaine ; résultat du dumping social qui fait rage dans ce secteur, comme dans le maritime avec une baisse des navires et un âge moyen qui continue de s'accroître (même s'il est encore très inférieur à la moyenne mondiale).

On note, aussi, un recul des compagnies aériennes françaises sur les faisceaux étrangers (Hormis l'Afrique). Plus on dérègle, plus on baisse le niveau social des salariés, plus la part des pavillons français diminue et ce ne sont pas les salaires du transport routier qui en sont la cause, avec 15% de salariés au SMIC alors qu'ils n'étaient -4 ans plus tôt- que 6% des salariés de cette convention au SMIC.

A force de considérer le travail comme un coût, et non comme celui qui crée la richesse, voilà où cela conduit, sachant aussi que la précarité de l'emploi progresse dans les transports avec encore une forte augmentation de l'emploi intérimaire.

Nous pointons une augmentation des véhicules utilitaires légers. Bien que les véhicules utilitaires légers sous immatriculation étrangères ne soient pas comptabilisés dans cette progression. Ils sont de plus en plus nombreux et la DGITM a produit une étude intéressante qui demande des suites vu l'impact économique, social et environnemental qu'ils représentent. Ils circulent en dehors de toutes réglementations, ne sont pas inclus dans la part des pavillons étrangers du transport routier, pourtant source d'un dumping social non maîtrisable !

Concernant la question des VTC : dans ce rapport, ils sont intégrés avec les taxis pour la partie démographie des entreprises ainsi que pour l'emploi. Pourtant, ce n'est pas la même chose, les mêmes règles, contraintes et statuts. Il est nécessaire de les différencier pour l'avenir. D'autant qu'une récente étude laisserait entendre qu'il y aurait un report de l'utilisation des transports collectifs vers ces nouveaux modes : VTC, autopartage ... sans oublier l'impact sur les taxis.

Sur le covoiturage, il y a besoin de connaître l'impact qu'il a sur l'utilisa-

tion de la voiture et l'augmentation de la circulation routière. Ce système, très juteux pour ceux qui l'organisent, a pour effet, là aussi, un report des transports collectifs, le rail en particulier, vers la voiture.

Besoins d'approfondir combien de personnes ont repris leur véhicule sur longue et moyenne distance parce qu'ils font du covoiturage, l'impact sur l'emploi et l'environnement ? Une 1ère étude publiée en Mai 2016 fait apparaître un bilan négatif sur les émissions de GES !

Concernant les cars dits «Cars Macron», issus là aussi d'une loi passée avec le 49.3, les lignes se multiplient alors que les prix sur de nombreuses lignes ne couvrent pas les frais, et sachant qu'une grande partie des coûts externes sont payés par les contribuables comme pour le TRM d'ailleurs.

On voit d'ailleurs que la course effrénée à la taille et à la féroce guerre des prix, qui oppose les opérateurs, commence à peser sur les comptes. Résultat : 2 opérateurs sur les 5 qui se sont lancés sur le marché viennent de disparaître. Starshipper et ses 32 PME rouleront sous les couleurs de OUIBUS (SNCF) et Megabus en Europe continentale sous les couleurs de Flixbus, une start-up Allemande qui ne possède aucun autocar en propre. Flixbus qui vient d'annoncer la suppression de ses arrêts à Guéret et à Montluçon dans le centre de la France car pas assez rentables ! Démonstration est faite que le transport lowcost n'est pas une alternative à la casse du service public ferroviaire.

Pourtant, la SNCF (mobilité) a engouffré 110 millions d'euros de trésorerie supplémentaire dans OUIBUS pour ne pas être en faillite et Transdev 30 millions d'euros dans ses deux compagnies (Isilines et Eurolines).

Comme pour les précédents points, nous avons besoin de connaître l'impact économique, social et environnemental du développement de ce mode de transport avec une forte sous-traitance. Ce sera un travail prioritaire de l'UIT.

Et on tergiverse sur 350 millions d'euros par an sur les Trains d'Equilibre du Territoire qui effectuent 34,2 millions de voyages annuels (soit 100 000 passagers par jour) pendant que 191

lignes d'autocars ont transporté 1,9 million de voyageurs en 8 mois.

Même chose pour les TET de nuit, dont le Ministre annonce la destruction alors qu'ils répondent à un réel besoin, 6 lignes transportent 1 million 180 milles passagers par an et pourtant les conditions de transports ne sont pas optimales (Matériel vieillissant, réservations ouvertes tardivement...).

Oui, nous sommes sur une progression des trafics routiers, voyageurs et marchandises, qui sera certainement plus visible en 2016, avec des répercussions sur l'emploi, l'environnement mais aussi sur l'aménagement et la désertification des territoires.

D'ailleurs, une étude du Ministère, réalisée par le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) et présentée à cette CCTN, sur des projections de la demande transports sur le long terme (2030-2050) montre que malgré une augmentation annuelle de 1,6% du volume de marchandises circulant sur le territoire français, la part modale du FRET ferroviaire, comme celle du fluvial ne progresseront pas, ayant pour conséquence une importante augmentation du trafic routier en 2030 !

Concernant le trafic voyageurs, là aussi en forte hausse, la part du fer en 2030 ne progressera que peu avec une baisse GL + TER (impact TET) et l'impact des voitures dont convoiteurs passagers et autocars «Macron» pèseront justement sur la part du ferroviaire, faisant toujours la part belle à la route.

C'est pourquoi, nous allons continuer notre combat pour une politique des transports et des infrastructures en rupture avec ce qui se fait depuis des décennies, pour une véritable complémentarité entre tous les modes de transports, dans un concept multimodal où la maîtrise publique au service d'un grand service public redevienne la règle.

Car, pour nous, il y a un antagonisme entre les intérêts du capital et les enjeux de réchauffement climatique et de santé publique qui doit être rapidement dépassé au risque, à terme, de menacer l'espèce humaine.

INDUSTRIE FERROVIAIRE : ARRETONS LES FOSSOYEURS !



«Historique », «contrat du siècle », quel contraste insoutenable entre les superlatifs entendus, fin août 2016, pour qualifier le contrat qu'a décroché Alstom aux Etats-Unis et les annonces, quelques jours plus tard, de la fermeture du site industriel de Belfort !

La casse industrielle, malgré les effets d'annonces, se poursuit dans notre pays où, après avoir vendu Pechiney, Arcelor, Alcatel, Lafarge, c'est le démantèlement d'Alstom qui a lieu le 02 novembre 2015, avec la vente des activités énergie à Général Electric, vente qualifiée, à juste titre, de «scandale d'Etat », fragilisant ainsi cette entreprise face à des groupes comme SIEMENS par exemple.

D'ailleurs, deux mois après, le géant américain a annoncé qu'il allait supprimer 6500 postes en Europe, en 2016 et 2017, dont 765 en France !

Alstom Belfort : c'est 480 employés très qualifiés dans la conception et production de locomotives et motrices TGV, le seul en France dans cette spécialité.

Dans une période où les besoins sont immenses, comme le TGV du futur, le renouvellement des trains interrégionaux et d'équilibres du territoire (TET), le renouvellement du parc pour le FRET (dans une période où on parle beaucoup d'environnement) mais aussi le Grand Paris Express qui représente, à lui seul, un besoin de 250 trains pour 3,5 milliards d'euros, on ne peut pas se

passer d'un savoir-faire mondialement reconnu, d'un potentiel de production industriel ... au risque de perdre totalement notre indépendance !

Le Gouvernement, complice de cette déchéance industrielle qui prévaut depuis plusieurs années, va-t-il enfin changer d'orientation, comme nous le demandons avec les salariés- ce qui était encore le cas au Ministère des transports - le 30 juin 2016 - dans une délégation commune : CGT Alstom, CGT Cheminots et UIT où nous alertions sur les graves menaces qui pesaient sur l'industrie ferroviaire tout en formulant des propositions répondant aux enjeux d'aménagement du territoire, de reconquête industrielle, aux besoins environnementaux et la nécessité de développer les modes alternatifs au tout routier, dans une période où les émissions de GES dues au transport routier étaient reparties à la hausse en 2015.

Et, pourtant, Alstom a touché 86 millions d'euros de crédit d'impôt recherche et 6,3 millions de CICE de l'Etat, en 2015.

A quoi a servi cet argent public ? A enrichir les actionnaires au détriment d'investissements dans la recherche et l'outil de production.

Il faut sortir l'industrie ferroviaire des exigences financières pour les actionnaires et le financement pour les marchés publics doit servir l'emploi et l'industrie. Ce qui pose aussi la question

de quelle maîtrise publique d'une industrie ferroviaire répondant essentiellement à des commandes publiques.

L'Etat est en responsabilité quand il laisse Alstom délocaliser sa production industrielle, pour toujours plus de rentabilité, comme il est en responsabilité quand la SNCF (entreprise 100% publique) commande 44 locomotives pour le Fret à une société allemande avec un contrat de 140 millions d'euros. Aujourd'hui, le président de la république et son gouvernement affirme vouloir sauver le site de Belfort, mais qu'ont-ils fait quand Alstom s'est délocalisé au Kazakhstan pour fabriquer des locomotives à traction lourde (Pour le FRET). En effet, 60 à 70% du matériel Alstom est sous-traité dans des usines qui sont installées dans d'autres pays d'Europe, source d'un dumping social féroce.

Mais sauver Belfort comme d'autres sites menacés se fera t'il comme le laisse entendre le gouvernement au détriment de la maintenance intégrée de la SNCF et de la RATP, les constructeurs considérant qu'il y a plus de marge à faire sur ce secteur que sur la production. Une manière aussi de placer les salariés français en concurrence. Comme nous le faisons, depuis plusieurs années, **il nous faut amplifier les convergences et unir nos propositions et nos forces dans l'intérêt général.**

L'UIT va contribuer et participer aux rencontres et initiatives avec les cheminots, RATP, la métallurgie et l'industrie ferroviaire, Alstom, Bombardier etc...

Il faut recréer des synergies entre les grandes entreprises de transports publics et l'industrie.

L'intelligence et les savoir-faire doivent servir le progrès social, l'intérêt général et non pas les intérêts particuliers de quelques actionnaires !

NOUVELLES CONVENTIONS TER

ENJEUX DE SERVICE PUBLIC-SOCIAL-ENVIRONNEMENTAL ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.



Les négociations qui s'engagent dans de nombreuses régions doivent prendre en compte le contexte nouveau de la période avec les différentes réformes territoriales entraînant entre autres la fusion de plusieurs régions, la métropolisation sans oublier les enjeux environnementaux avec une progression des émissions des Gaz à Effet de Serre (GES) en 2015 dû à l'augmentation des trafics routiers.

Il nous faut donc engager les négociations de ces nouvelles conventions de façon offensive à partir de la réponse aux besoins en matière de mobilités, d'accessibilité aux transports collectifs dans une logique de complémentarité et dans un concept multimodal, d'aménagement, de reconquête des territoires, et d'environnement. Cela est nécessaire si on veut réellement s'attaquer au réchauffement climatique en passant par un arrêt de la progression du tout routier. C'est pour cela qu'il ne faut pas se laisser enfermer sur les seules logiques des coûts comme tentent de le faire les conseils régionaux et la direction SNCF, sous

couvert de pression budgétaire mais sans réellement aborder la question des financements des transports et des infrastructures comme le porte la CGT. Ainsi, pour la Direction de la SNCF, le transport de proximité dans les villes et les territoires doit être une source intarissable de rentabilité. Pour atteindre cet objectif, il « faut être dans le marché » grâce à « une meilleure compétitivité », productivité par une réduction des coûts sous toutes ses formes.

Elle entend également privilégier les filiales. Ainsi, elle développe une stratégie avec le groupe KEOLIS et ses filiales (dont elle est propriétaire aujourd'hui à 70 %) concurrentielle avec l'EPIC, afin de diminuer les coûts de production et d'augmenter sa rentabilité au détriment de l'emploi cheminot à statut, dans une logique de dumping économique, social et environnemental.

En s'appuyant sur les difficultés financières des Régions dues aux politiques de rigueur menées par les gouvernements successifs, la direction impose

une stratégie de régression pour le Service Public ferroviaire.

Ainsi, elle préconise, lors du renouvellement de convention ou de bilan à mi-contrat, à tous les Conseils Régionaux

3 axes :

- a) La suppression de dessertes, d'arrêts de trains et la fermeture de gares,
- b) la substitution des trains par des bus ou autres modes de transports routiers,
- c) une modification en profondeur des organisations de travail des cheminot-e-s, du périmètre et du contenu des métiers.

Pour la CGT, la régionalisation a besoin d'un nouveau souffle socio-économique au risque de voir l'offre ferroviaire se réduire dans les prochaines années.

Le bilan de la régionalisation depuis 2002, malgré des imperfections sur la qualité de service et des insuffisances, est positif au regard de ses résultats sur l'évolution de dessertes, l'augmentation de la fréquentation, l'ouverture de lignes, le renouvellement du matériel roulant ou la rénovation des gares.

La CGT n'est pas étrangère à ces résultats tant elle a eu une attitude exigeante, constructive et revendicative au travers de multiples mobilisations afin d'y intégrer des garanties et des avancées.

Pour la CGT, cette décentralisation donne plus de place à la proximité et à la réponse aux besoins. Elle permet une meilleure implication des Régions dans l'aménagement du territoire et le développement des transports collectifs au sein d'une région spécifique.

La réponse aux besoins de transports nécessite de nouveaux investissements importants. Il est impératif que les Régions disposent de ressources spécifiques et pérennes pour financer de nouveaux développements.

L'Etat doit réactualiser sa dotation au regard de l'évolution de l'offre depuis

2002 et mettre en place un système évolutif de cette dotation en lien avec l'augmentation des besoins de transports.

Un pool national matériel financé par les acteurs contractuels : Etat, Région, SNCF, est à mettre en place. Le matériel et les infrastructures de maintenance doivent demeurer la propriété de la SNCF. La maintenance doit être assurée par la SNCF avec des cheminot-e-s au Statut pour assumer sa responsabilité en termes de sécurité et disponibilité relative aux missions de Service Public. Il nous faut être, là aussi, à l'offensive sur cette importante question qui amène de nombreux débats contradictoires.

L'ouverture à la concurrence des transports nationaux et régionaux, que la Direction anticipe dans l'organisation interne et que la Commission Européenne veut rendre obligatoire dans son 4e paquet ferroviaire, menace l'avenir du service public SNCF.

Malgré le report de l'ouverture à la concurrence des contrats de service public (TER et TET) à 2026, le gouvernement a ouvert un Appel à Manifestation d'Intérêt pour l'exploitation de certaines relations de nuit, dès juillet 2016.

Les propositions alternatives de la CGT constituent une base solide pour impulser l'activité revendicative nécessaire, afin de conserver et améliorer ce modèle contractuel, social et économique.

Pour la CGT, le rôle de chaque acteur contractuel est incontournable.

L'Etat doit être au cœur du dispositif en maintenant et en revalorisant la dotation.

Les rapports Région/SNCF doivent s'articuler sur le concept contractualisé : Autorité Organisatrice/Exploitant. La loi NOTRe a donné aux Régions un rôle de coordinateur du transport de voyageurs sur leur territoire. La création d'une instance régionale permettant une cohérence et une coopération de l'ensemble des AOT est donc indispensable.

Un schéma régional de transport « prescriptif » devra être établi avec l'ensemble des autorités organisatrices des transports (Etat, Régions, Collectivités), dans le cadre d'une politique de transport multimodale et complémentaire avec comme « colonne vertébrale »

la réponse aux besoins par le service public ferroviaire.

La cohérence des plans de transport des Régions limitrophes et des Etats frontaliers doit être assurée.

La démocratie participative doit être renforcée par le développement et une meilleure prise en compte des comités de lignes et de partenaires.

La CGT doit impulser et participer aux comités de lignes et doit être force de propositions, ce qui implique une reconnaissance par la Région et la SNCF, et donc des droits pour les cheminot-e-s qui y participent.

La SNCF doit jouer pleinement son rôle d'expert, de conseil, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et mettre les moyens nécessaires pour garantir la sécurité et atteindre les objectifs de qualité, d'information, de sûreté.

Tous les éléments concourant à la qualité de service doivent être repris dans les conventions avec les moyens associés, comme l'ouverture des gares du premier au dernier train. La présence humaine dans les gares et les trains par des cheminot-e-s à statut doit être clairement affirmée.

La tarification doit respecter les principes fondamentaux d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation en tout point du territoire. A ce titre, les tarifs sociaux qui se développent dans toutes les Régions doivent être harmonisés à l'ensemble du territoire, afin de permettre à tous les usagers d'en bénéficier.

Un exemple : Le renouvellement de la convention TER Région Grand-Est

Le Président de la région Grand-Est, Président de l'Association des régions de France, Administrateur de la SNCF, a décidé de mettre en place pour la fin de l'année une convention Région/SNCF à la place de celles des anciens territoires, dont l'expiration s'étalait jusqu'à 2018.

Le CESER, présidé par la CGT, a aussitôt mis en place un groupe de travail pour élaborer des propositions visant à ce que cette future convention ne soit pas la somme des trois précédentes, mais bien un outil tenant compte des besoins émergents liés au nouveau périmètre et offrant aux populations une offre de haut niveau.

S'appuyant sur les secteurs cheminots, les comités régionaux et l'UIT régionale récemment créée, la CGT au CESER a pris toute sa place dans ces travaux et a contribué à enrichir le projet d'un avis qui sera soumis au vote dans les prochaines semaines.

Pour la CGT, en préalable d'un service ferroviaire de qualité, il y a un besoin urgent de moderniser un réseau qui souffre depuis des décennies de sous-investissement.

L'abandon de l'entretien de 700 kms (sur 1250) de lignes serait inacceptable. L'Etat doit dégager des ressources nouvelles pour améliorer la qualité et la sécurité du réseau.

La CGT a aussi, proposé la remise en état ou de reconstruction de tronçons abandonnés.

Concernant l'offre, nous avons porté de nombreuses exigences, sur les dessertes, leurs fréquences, la qualité du matériel et les besoins de renouvellement, la tarification et les abonnements, la concertation avec les usagers, la création de gares nouvelles (Vendières, Reims-sud, Le Châtelet sur retourne, Douzy), la complémentarité des modes de transport plutôt que la concurrence dévastatrice.

La CGT a été ferme sur la présence de cheminots dans les gares comme dans les trains et combat le système EAS (Équipement Agent Seul) en vigueur en Alsace.

Pour la sécurité, l'information, le contrôle, il faut des contrôleurs SNCF dans tous les TER.

Enfin, dans la plus grande région frontalière, avec 160000 navetteurs quotidiens, s'il y a urgence à créer des activités économiques dans nos bassins d'emploi, il faut aussi renforcer les liaisons internationales, créer les infrastructures nécessaires (Thionville Apach, Colmar Freiburg).

La CGT s'est aussi prononcée pour le maintien des TET (Metz/Hirson, Strasbourg/Sud de la France) et l'harmonisation des dispositifs tarifaires spécifiques entre régions voisines (Hauts de France, Bourgogne, Franche-Comté). En effet, P. Richert, président de la Région Est en négociation avec le Secrétaire d'Etat aux Transports pour reprendre sur son territoire l'exploitation des trois lignes TET, tout en visant l'ouverture à la concurrence de ces lignes.

Maintenant, il faut agir avec les cheminots, les usagers, les populations pour imposer un véritable service public ferroviaire accessible et au service de tous. C'est tout le sens de l'énorme travail réalisé en commun par les 3 secteurs CGT cheminots (Fédérations décentralisées) de Champagne Ardennes, de Lorraine et d'Alsace qui ont rédigé un véritable projet de convention TER région Grand-Est. Il a été remis aux élus politiques et à la direction SNCF Régionale lors d'un débat public organisé par la CGT lors de la foire de Châlons en Champagne le 03 Septembre 2016, avec la volonté de l'adresser à l'ensemble des acteurs économiques, politiques et associatifs et de le faire vivre dans nos structures syndicales, cheminotes bien sûr, mais aussi dans toutes nos structures interprofessionnelles, l'enjeu étant transverse, touchant tous les territoires.

Que pense INDECOSA-CGT ?

L'INDECOSA-CGT est un outil spécifique de la CGT bâti sur le principe de transformation sociale pour construire avec les salariés consommateurs les réponses à leurs besoins. L'association est reconnue par l'Etat par son caractère de défense des consommateurs et des usagers. A ce titre, elle participe aux principales instances de concertation où sont débattus, avec les pouvoirs publics et professionnels de grandes entreprises, les intérêts des consommateurs et des usagers.

Dans ce cadre, la SNCF qui travaille son image grâce à son important service de communication organise régulièrement des réunions avec les associations d'usagers, les médias et les associations de victimes d'accidents ferroviaires. Sa communication régulière envers les usagers du rail et l'opinion publique pourrait laisser croire à un semblant de transparence mais en réalité les intentions réelles sur sa politique sont généralement cachées.

Dans sa stratégie publique, la SNCF organise 7 demi-journées sur divers thèmes (TGV, TER, Transilien, Intercités, Fret, gare et connexion, voyage Europe)

et deux demi-journées ou il peut être posé des questions écrites avec la direction nationale, c'est d'ailleurs le numéro deux de la SNCF qui préside la réunion et, une fois par an, le médiateur SNCF présente son bilan annuel. SNCF réseau pour l'infrastructure organise une réunion annuelle et quatre journées sur le thème de la sécurité des circulations, deux associations de victimes d'accidents ferroviaires participent également à cette rencontre avec les associations d'usagers.

L'Indecosa lutte avec diverses associations de défense des usagers du rail et travaille étroitement avec une association nationale nommée « Convergence National Rail ».

Dans certaines régions, la convergence avec les associations, les cheminots et la CGT ont permis comme en Normandie et pays de Loire, pétitions, tracts dans les gares et trains, interpellations des élus pour la sauvegarde des trains TET bien nommé trains d'équilibres du territoire.

Non sans difficultés, un travail est fait dans toutes les régions pour tenter de rassembler le plus grand nombre autour des préoccupations sur le transport ferroviaire.

INDECOSA-CGT considère que chaque usager doit avoir la garantie de circuler sur tout le territoire à des conditions tarifaires justes et transparentes, avec de bonnes conditions en termes de sécurité, de régularité et de confort.

C'est tout le contraire que fait la SNCF en organisant sciemment le déclin de nombreuses lignes considérées non rentables qui pousse les usagers vers la route. Et ce phénomène s'accroît avec la loi Macron qui a libéralisé le trafic par autocar. Ceci a eu comme effet immédiat, une concurrence entre le car et le train. D'ailleurs le Groupe SNCF s'y était préparé en créant la filiale « IDBUS » devenu depuis « OUIBUS ». La SNCF crée ainsi les conditions de sa propre concurrence et oblige les usagers les moins fortunés à se tourner vers un transport moins rapide et moins confortable.

La SNCF préfère s'orienter vers un petit noyau de lignes très rentables

plutôt que de nombreuses lignes dans le cadre d'un véritable service public.

L'état et les différents gouvernements ont leurs parts de responsabilités, soit en favorisant la route ou en ne donnant pas les moyens à la SNCF de se moderniser. Le dernier exemple : quatre des huit lignes de trains Intercités de nuit, dont l'Etat a déjà annoncé l'arrêt des subventions, fermeront le 1er octobre 2016 si aucun opérateur privé ne veut les reprendre. Pourtant les TET et les trains de nuit, ce sont 34,2 millions de Voyages par an. Le Bus ne peut pas être une réponse sérieuse à ce moyen de déplacement.

Maintenant, il nous faut plus que jamais une réflexion globale sur l'avenir du système ferroviaire français, c'est une urgence politique. Le système ferroviaire est le bien commun de la nation, ce système public doit non seulement être défendu, mais aussi développé et organisé dans une perspective de long terme permettant de répondre aux besoins du 21^e siècle dans les domaines économiques, sociétaux, environnementaux pour le présent et pour l'avenir.

C'est bien l'action conjointe des cheminots, des usagers et de leurs associations comme l'Indecosa CGT, des syndicats, des citoyens, qui permettra d'enrayer cette spirale du déclin et d'imposer aux pouvoirs publics et aux élus à privilégier le rail.

La Fédération CGT des Cheminots va mettre à disposition de ses secteurs fédéraux et ses syndicats un cahier des charges TER à enrichir régionalement dans le cadre des renouvellements des conventions.

Dans le cadre du renouvellement des Conventions TER, la tenue de débats avec les UIT en région, les Comités Régionaux, les UD, INDECOSA-CGT, Convergence National Rail et les associations d'usagers, pour porter ensemble une démarche revendicative à même de développer un service public ferroviaire SNCF durable et de haut niveau qui préserve également notre environnement social sera non seulement utile, mais nécessaire !

ELECTIONS TPE 2016, UN ENJEU POUR TOUTE LA CGT !

Si les élections des TPE sont généralement un enjeu fort pour des secteurs tels que le commerce et les services, il ne demeure pas moins un enjeu syndical important dans les transports. Dans le secteur du Transport Routier de Marchandises, les TPE sont nombreuses, même si elles ont souffert d'une concurrence sauvage (En 2014, sur 22 144 entreprises du TRM, 65%

ont moins de 10 salariés). Et avec la libéralisation sauvage de nombreux secteurs, jusque-là protégés, les structures de petites tailles ont progressé. Souvent les causes de la préférence de ces modèles de production ont été promues par de grosses structures pour échapper aux contraintes légales et fiscales et favoriser le dumping social (UBER, BLABLA CAR, FLEXIBUS,...).

C'est donc aujourd'hui pour les secteurs du commerce, du transport et des services un peu plus de 1,5 millions de salariés sur les 4,5 millions de salarié-e-s qui vont voter aux élections TPE qui se tiendront du 28 novembre au 12 Décembre 2016. Pour le secteur du transport ce seront près de 85 600 salariés qui sont appelés à voter.

Eléments statistiques des Entreprises du Transport								
2014	TRM*	TRV*	DEM*	LOC*	AUX*	PRL*	TRS*	Total
Nbre Entreprises	22144	3759	1350	1132	4382	1255	5316	39338
% TPE	64%	47%	68%	50%	52%	52,5%	61%	60%
Nbre lesTPE	14172	1767	918	566	2279	659	3243	23603
Effectifs par secteurs	332683	98855	11111	22348	96498	42451	54515	658461
% salariés dans les TPE	14%	7%	27%	10%	9%	7%	28%	13%
Nbre salariés dans les TPE	46576	6920	3000	2235	8685	2921	15264	85600

Il est donc inutile de dire que les transports vont voir de nombreux salariés se prononcer durant cette élection. Car c'est la taille de l'entreprise qui est déterminant sur le collège électoral et non la branche professionnelle. Depuis la loi Rebsamen, le seuil de onze salariés a remplacé celui de dix et permet de déterminer si le vote se fait dans la branche professionnelle ou bien s'il élit un représentant dans une des 13 CPRI (Commission Paritaire Régionale Interprofessionnelles).

De ce scrutin également dépendra la représentativité des organisations syndicales. Ce n'est donc pas une élection anodine. D'autant que tous misent sur l'affaiblissement de la CGT, et certains analystes prédisent même qu'à cette élection la CGT passerait deuxième Organisation syndicale derrière la CFDT en terme de représentativité. Bien que pour chaque militant de la CGT cette hypothèse puisse paraître absurde au regard du comportement inadmissible des Organisations Syndicales dites réformistes qui ont accompagnées la politique antisociale du gouvernement HOLLANDE/VALLS, tout dépendra de l'engagement, dans cette campagne, des militants de toute la CGT.

Aussi, l'UIT a été partie prenante dans l'organisation de cette campagne électorale qui permettra aux salariés des

entreprises de moins de 11 salariés d'élire leurs représentants régionaux et donc nationaux pour 4 ans.

Il est donc nécessaire que toutes les organisations composantes de l'UIT s'engagent avec détermination dans les plans de travail des territoires et dans les syndicats. L'action à mener est vaste et la CGT aura besoin de tous les bras disponibles pour couvrir un secteur étendu et dont le désert syndical est réel. Malgré ce, lors de la dernière campagne TPE en 2012, nous avons pu voir lors des rencontres dans les petites entreprises, que les salariés, bien que n'étant pas organisés, étaient à l'écoute des propositions de la CGT et appréciés sa venue et avaient placé la CGT largement en tête.

Nous ne serons pas trop nombreux pour faire mesurer la nécessité d'élire des représentants CGT qui auront en charge de négocier et défendre les intérêts des salariés sur les questions telles que :

- La Convention collective dans la branche professionnelle.
- Emploi, GPEC
- Egalité professionnelle
- La Formation
- Les congés
- La Sécurité et la santé
- La Retraite
- L'Assurance Chômage,

- La désignation des Conseillers prud'hommes.

Avec détermination nous allons mener cette campagne électorale. Car au-delà du simple scrutin c'est un enjeu majeur qui se cache derrière cette élection. L'affaiblissement de la CGT au profit d'organisations dites réformistes serait un mauvais message en pleine bataille contre la loi travail.

Les salariés des TPE ont tout intérêt de voter pour l'organisation syndicale qui permet, pour certaines de ces entreprises, de maintenir le seul rempart social à leur disposition.

Sans ce socle de règles que la CGT défend et porte dans de nombreux secteurs les salariés seraient livrés au seul dictat du patronat.

Les salariés recevront courant novembre un courrier avec le matériel de vote ainsi que les codes pour un vote par internet. Dès lors, du 28 novembre au 12 Décembre nous ferons voter CGT dans les TPE.

* TRM (Transport Routier de Marchandises), TRV (Transport Routier de Voyageurs), DEM (Déménagement), LOC (Location), AUX (Auxiliaires de transport), PRL (Prestataires Logistiques), TRS (transport Sanitaire).

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES FRANÇAISES

POUR UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC ROUTIER

Le réseau routier : un bien public

Réseau routier français, 1 million de km

- Communes : 629 000 km de voirie
- Départements : 378 000 km de routes départementales
- Réseau routier national : 21 200 km

Réseau national :

- 2 % du linéaire mais 34 % du trafic (15 % pour le réseau concédé et 19 % pour le réseau géré par l'Etat)
- Etat : 9 765 km de routes nationales et 2 400 km d'autoroutes non concédées gérées par l'Etat (DIR)
- Sociétés concessionnaires d'Autoroutes (SCA) : 9 048 km



Les enjeux économiques, sociaux et environnementaux des infrastructures routières

La route représente le premier mode de transport des ménages (83 % des déplacements) et des entreprises (85 % soit plus de 288 milliards de tonnes-kilomètres transportées).

Les transports occupent une place primordiale dans l'économie française mais aussi dans la vie quotidienne des ménages.

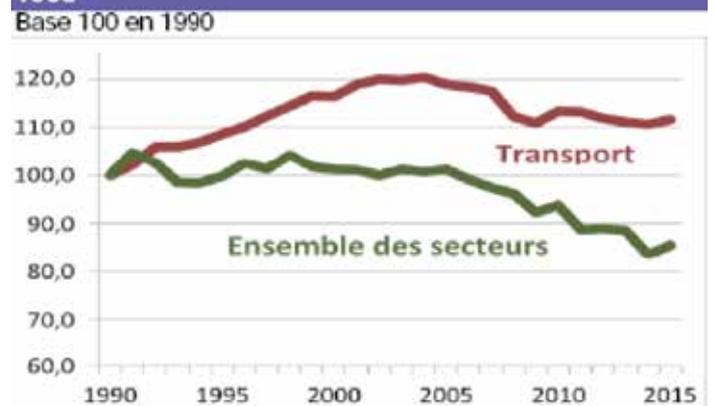
Les dépenses liées au secteur des transports représentaient en effet 360 Md€ en 2014, soit environ 17 % du PIB, une part stable depuis une dizaine d'années. Cette somme est répartie entre les dépenses des ménages, des entreprises et des administrations. Parmi les dépenses de transport, celles destinées à la route représentent 80 % des montants engagés contre 6 % pour le ferroviaire, 6 % pour l'aérien, 5 % pour les transports collectifs urbains et autocars réguliers (TCU-AR) et 4 % pour la mer.

Le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie en France, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants.

Avec 28,9 % des émissions globales, et 1/3 de la consommation d'énergie finale, les transports représentent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Le transport routier de marchandises et de personnes est responsable, à lui seul, de 91 % des émissions totales du secteur des transports. Dans ce contexte, les enjeux principaux asso-

ciés aux transports sont, aujourd'hui, de réduire la consommation d'énergie du secteur, ses émissions de gaz à effet de serre et sa vulnérabilité vis-à-vis des produits pétroliers. La réponse à l'enjeu de réduction de l'impact environnemental des transports (en particulier routier) s'articule donc autour de plusieurs axes : **investissements en infrastructures, améliorations technologiques, organisation territoriale...**

Figure D3.1-3 Émissions françaises de GES depuis 1990



Source : Citepa / CITEPA / rapport SECTEN 2016 - Format

Le service public routier - l'aménagement du territoire

Les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire doivent répondre aux besoins du développement économique et industriel des territoires et ceux de la mobilité des populations et marchandises.

Il s'agit d'agir, en ce sens, avec les différents leviers d'intervention existants à différentes échelles du territoire (Europe, Nation, régions et collectivités locales) pour contribuer à une organisation équilibrée de l'espace afin de garantir le droit aux transports des habitants et un accès équitable sur l'ensemble du territoire.

Avec les lois de décentralisation, l'État s'est progressivement désengagé de ses responsabilités de décideur d'une politique nationale de l'aménagement

du territoire pour adopter un rôle de coordination des choix en matière de développement économique et industriel régional.

Au cours des années 2000, le réseau routier national a été, d'une part, profondément réorganisé à partir des axes structurants (20 000 km transférés aux Départements) et, d'autre part, privatisé au profit des sociétés concessionnaire d'autoroutes qui bénéficient d'une situation de rente. **Le service public routier a été contracté et fragilisé faute de moyens suffisants pour l'entretien et la préservation du patrimoine routier.**

Ces dernières années, les orientations de la politique d'aménagement du territoire visent à faire de l'espace régio-

nal le territoire où se décident et se concentrent les politiques économiques conformes aux logiques libérales européennes marquées du sceau de l'austérité et de compétitivité des territoires.

Nous sommes passés d'une politique d'aménagement du territoire à une logique de concentration économique à travers les grandes régions européennes et des grandes métropoles urbaines.

Le réseau routier national qui devrait répondre à des obligations d'aménagement du territoire ne répond plus qu'à des logiques économiques de mise en concurrence des territoires au détriment des autres modes de transports alternatifs à la route tels que le ferroviaire et le fluvial.

LE RÉSEAU AUTOROUTIER

Le réseau autoroutier concédé

Une situation de rente pour les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes

Les 3/4 du réseau routier autoroutier français privatisé

Le secteur autoroutier concédé représente donc les 3/4 du réseau autoroutier, compte 19 sociétés concessionnaires dont 11 sont détenues par 7 concessionnaires dits « historiques » :

- SANEF/SAPN : groupe Albertis (53 % du capital) et la Caisse des Dépôts et Consignations principal associé mineur,
- APRR/AREA : groupe Eiffage ;
- ASF/ESCOTA et COFIROUTE : 100% par le groupe Vinci.

En 2006, le gouvernement Villepin a privatisé les autoroutes pour 14,8 milliards d'€ alors que le réseau était pratiquement abouti et déjà bénéficiaire.

Les SCA ont racheté les concessions à moindre coût, avec un risque faible et se sont bâties depuis une véritable situation de rente. Cette analyse a d'ailleurs été confirmée par la Cour des Comptes et la Haute Autorité de la Concurrence qui ont, elles-mêmes, dénoncé cette situation de rente.

La CGT n'a eu de cesse de dénoncer cette privatisation, véritable hold-up pour le service public et les usagers

contribuables, notamment lors d'une audition à l'Assemblée nationale le 10 septembre 2014.

Ces profits par contre ne sont pas réinvestis dans l'entretien du réseau routier national, ou vers d'autres modes de transports moins émetteurs de gaz à effet de serre. Ils rentrent directement dans les poches des actionnaires ce qui, en raccourci, revient à dire que la gestion d'un bien public contribue à l'enrichissement du secteur privé sans redistribution de la richesse.

Par ailleurs, pour la CGT, les effets des infrastructures routières notamment sur le bien-être des populations ne peuvent être mesurés en regard du critère de la rentabilité par référence au taux d'actualisation du capital.

C'est la justification de la revendication de la CGT du retour de la gestion des autoroutes concédées dans le giron de l'Etat pour sortir de la logique de la rentabilité au profit de l'intérêt général.

Entre 2006 et 2014, les SCA ont réalisé une hausse de **26% de leurs chiffres d'affaires**, grâce à l'augmentation constante des péages supérieure à l'inflation,

En 2013, certaines ont réalisé un taux de profit **de l'ordre de 20 à 24% !**

Le taux de rendement interne (TRI) sur la totalité de la concession varie de 8 à 10%.

1point de TRI = 10 milliards €

Ces chiffres sont à comparer à l'inflation actuelle mais aussi avec le taux du livret A qui vient d'être ramené à 0,75%.

Ces profits ne reviennent pas aux salariés puisque environ 3000 emplois ont été supprimés par les SCA notamment grâce à l'automatisation des péages

Les profits sont réalisés grâce à des contrats « bétonnés » avec des clauses tarifaires qui se traduisent par une augmentation constante des prix des péages.

La situation dans les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes privatisées en 2005-2006

Baisses des effectifs et détérioration des conditions de travail

Les salariés des SCA sont confrontés à une logique de régression de l'emploi depuis 2005, notamment avec l'automatisation des péages qui a détruit des emplois.

2006 : (année des privatisations au 31/12) : 16349 CDI.

2015 : (au 31/12) 13674 CDI.

2675 emplois CDI supprimés en 9 ans pour l'ensemble des sociétés, soit près de 300 par an.

La pression se fait de plus en plus forte sur le travail des salariés, elle est désormais avérée et même reconnue par les dirigeants.

Le dogme du coût du travail pousse les sociétés à rechercher de plus en plus de « polyvalence » (aussi appelée « diversification ») sur fond de déficit d'effectif. Ceci a pour conséquence une dégradation des conditions de travail avec une augmentation des accidents impliquant également les intervenants (pompiers, Samu, forces de l'ordre...).

A cela s'ajoute la suppression des saisonniers en périodes estivales et de fort trafic, entraînant la diminution de possibilité de prise de congés.

Utilisation des aides publiques pour détruire l'emploi et créer des profits

Les SCA profitent des aides publiques aux entreprises via le CICE (crédit impôt compétitivité emploi). Elles continuent pourtant à détruire des emplois et, pire, envoient les agents les plus âgés vers pôle emploi et le chômage en utilisant à outrance les ruptures conventionnelles.

Un effet d'aubaine et une preuve de la nocivité du pacte de responsabilité à l'œuvre que dénonce la CGT. La Cour des Comptes, le 24 juillet 2013 déclare : « ...des rapports déséquilibrés au bénéfice des concessionnaires avec des hausses des tarifs de péage supérieures à l'inflation et la négociation de hausses tarifaires discutables, celles-ci étant en effet prévues pour compenser les investissements effectués, ce qui permet aux entreprises de ne pas réinvestir les bénéfices... »

Ceci est en totale contradiction avec le dispositif du CICE qui a pour but d'aider les entreprises à embaucher et à investir dans des domaines qui tendent à développer l'emploi.

Or il est avéré que le CICE n'apporte pas de réponse concrète en terme d'emploi ni d'investissement, comme l'avait prédit la CGT ! Alors que les bénéfices distribués ne cessent d'augmenter....

En conclusion, pour la CGT des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes :

Les SCA diminuent leur masse salariale pour augmenter leurs profits et les redistribuer à leurs actionnaires ;

Les SCA suppriment massivement des emplois depuis notamment le « paquet vert » 2009-2010 ;

Les SCA détournent les moyens de la relance « environnementale » par des augmentations des péages autoroutiers entièrement automatisés et déshumanisés :

La question de la renationalisation des sociétés d'autoroutes privatisées en 2005-2006 (hors Cofiroute) est une revendication partagée par nos professions et organisations ; elle nécessite de légiférer en poursuivant les travaux de la commission du développement durable du SENAT 2014 sur le projet de Loi déposé par le groupe CRC, en juin 2014, dans ce sens.

Retour d'expérience des inondations sur l'A10

Les inondations, début juin 2016, sur l'autoroute A10 ont démontré que les infrastructures sont vulnérables et soumises aux aléas climatiques. Les conséquences subies par les usagers proviennent des choix financiers antérieurs, de l'absence d'écoute des agents du Bureau de Recherches Géologiques et Minières et des acteurs locaux.

Le lien social et le support à l'économie se trouvent bouleversés par de tels événements qui risquent de se multiplier et leur variabilité augmenter.

Des risques mal calculés (au niveau européen) et une méthode contestable

Une série de mesures a été mise en œuvre, depuis une dizaine d'années, pour parfaire les connaissances et établir un référentiel sur les matériaux des infrastructures.

L'agence européenne pour l'environnement (EEA) travaille sur deux bases : la vulnérabilité/adaptation et le niveau économique.

Les études réalisées portent sur les points sensibles, les ruptures possibles et leur impact.

Le déplacement des infrastructures, leurs duplications ou leurs relocalisations, notamment en cas de submersion, sont analysés au niveau européen.

Il est à noter que Cofiroute ne participe pas aux discussions internationales et l'A10 n'a jamais été mentionnée comme problématique.

Depuis 2012, l'EEA a produit plusieurs rapports pointant :

- L'aspect investissement non abordé,
- les manques de financement et de recherche,
- l'absence de diagnostic sur le coût/avantage,
- l'aspect économique peu ou pas développé,
- Un travail seulement sur le ponctuel et le physique avec une vision modale et sectorielle.
- Une analyse de Météo France sur des réseaux régionalisés, rendant beaucoup d'analyses caduques.
- Les outils sur l'étude des facteurs de risques et les conséquences sur les infrastructures non adaptés et donnant priorité à la sécurité dans les déplacements et à l'évaluation coût/bénéfice.

La méthode élaborée par des experts plutôt que par des praticiens est très théorique, réservée aux gestionnaires, elle analyse seulement la vulnérabilité et les recommandations sociaux/économique.

Il ne s'agit que de simples recommandations qui partent de la cause, des menaces, et préconisent la mise en place de mesures. Laisant le choix de scénario aux gestionnaires sans aucune concordance entre eux.

Les pluies violentes amènent un regard sur l'assainissement, obligeant les autoroutes à des inspections permanentes suivant le volume de trafic, les probabilités de

menaces et leurs conséquences. La recherche est évoquée mais sans estimation humaine et financière.

Pas de prise en compte des connaissances locales

Sur l'A10, les études réalisées par le BRGM antérieures à sa construction montrent la pertinence des suggestions et la connaissance d'un réseau fluvial souterrain en bordure du bassin calcaïque du Nord Loiret.

En effet, c'est ici que le Loiret a la plus grande élasticité des sous-sols. Suggestions respectées pour le passage de l'autoroute au sud-ouest d'Orléans mais pas prises en compte par les enquêtes publiques qui n'ont pas tenu compte des connaissances des paysans situés dans la zone de submersion de l'autoroute.

Le consortium européen des grands groupes autoroutiers et du BTP constate le manque de connaissance, et d'anticipation face à des problèmes liés au réchauffement climatique. Sur la zone, la pluviométrie fut exceptionnelle mais pas improbable.

Mais ce consortium a surtout constaté que, dans l'avenir, les services à la mobilité seront affectés. Pour Cofiroute, il s'agit avant tout de 10 jours de coupure sur un axe ayant environ 80 000 véhicules/jour.

Des conséquences pour les usagers

Les 10 jours de coupures de l'A10 ont eu pour conséquences :

- des centaines d'automobilistes et de routiers bloqués sur l'autoroute inondée et laissés sans information ni secours durant des heures.
- Sur les déplacements en région Centre : des heures de déplacements supplémentaires et des dizaines voire des centaines de kms supplémentaires parcourus.
- Des pollutions supplémentaires liées à l'absence d'alternative multimodale.

Quelles solutions

Un groupe de travail européen se donne 10 étapes pour identifier la résilience, mettre en place le «Transport intelligent» et créer une boîte à outils disponible.

Par un « appel à idées », il veut mettre en œuvre l'adaptation des infrastructures car c'est bien l'infrastructure existante qui pose problème dans son adaptabilité.

Les études au niveau européen démontrent que les événements climatiques extrêmes ont augmenté et pointent les territoires qui subiront une augmentation de la pluviométrie.

Le report modal vers le secteur maritime ou fluvial est certes mentionné, y compris avec des subventions, tout en sachant qu'il ne s'agit pas des priorités politiques actuelles.

En écartant les personnels et l'aspect financement des discussions et des conférences, la démonstration est faite que la recherche de productivité et de gain financier ont, une nouvelle fois, prévalu sur l'intérêt général et la sécurité des usagers. Alors que les gouvernements nous parlent de maintenir le réchauffement climatique en dessous de 2 degrés, c'est le degré de conscience qui doit être augmenté !

Le plan de relance autoroutier (PRA) amplifie la situation de rente des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes

Pour répondre à des besoins d'investissement, l'Etat a décidé de mettre en place un plan de relance autoroutier en attribuant aux SCA, sous forme d'adossements aux concessions existantes (c'est-à-dire sans mise en concurrence), la réalisation de travaux complémentaires, qui ne s'imposaient pas contractuellement, sur leurs réseaux.

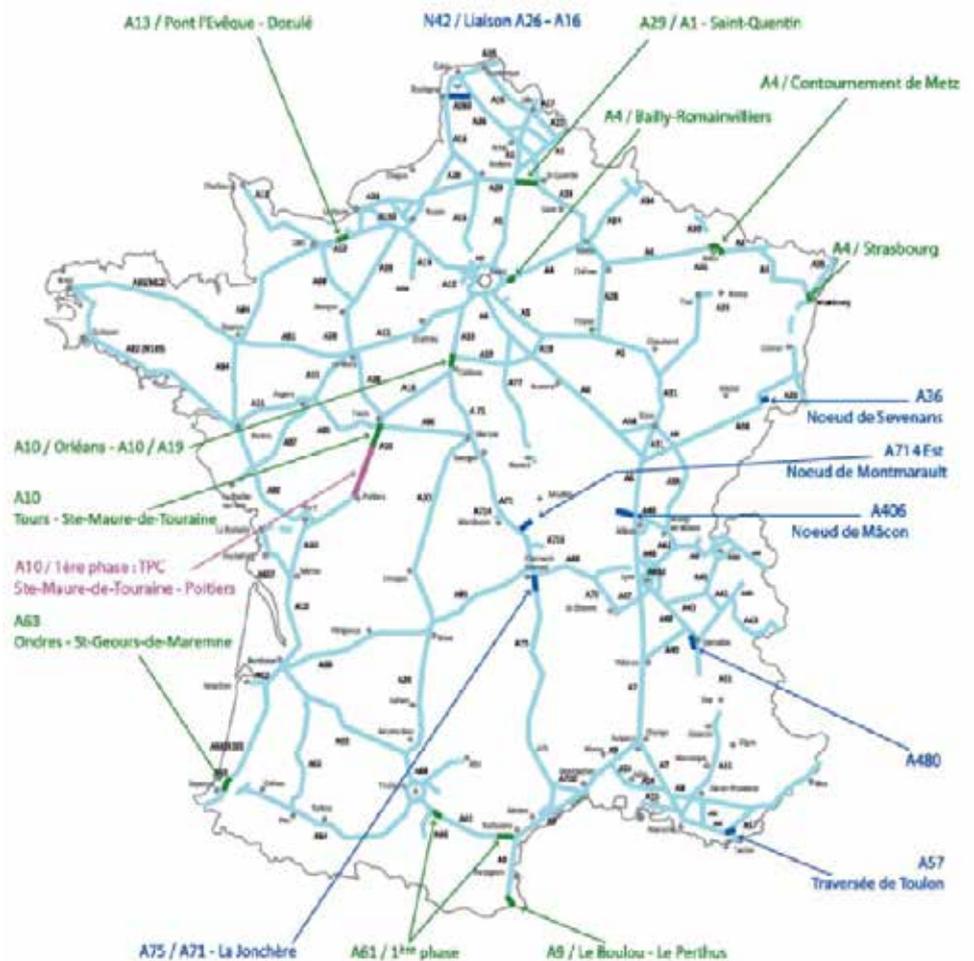
En contrepartie les SCA bénéficient d'un allongement de la durée de leurs concessions (variant selon les SCA de 2 ans à 4 ans et 2 mois au maximum) et de la mise en concession d'ouvrages appartenant auparavant au réseau routier national non concédé.

La stratégie du Gouvernement est de vouloir relancer l'économie en confiant **3.2 milliards d'€ de travaux au secteur privé**, sans accroître la dette de l'Etat et en transférant le risque au secteur privé.

L'Etat a donc sélectionné 25 opérations, qu'il considérait comme les plus urgentes et a décidé de les faire effectuer en prenant soin de les répartir équitablement entre les 7 sociétés concessionnaires « historiques ».

Les travaux pour un montant de 3.2 Mrds € sont programmés pour débuter entre 2015 et 2018 et doivent s'étaler sur près de 11 ans. La Commission européenne a donné son feu vert en s'appuyant sur une directive européenne qui permet ces adossements à hauteur de 50% du réseau initial, la PRA a été validé par décrets en avril 2015.

Même si les SCA s'engagent à verser une contribution de 1Md € à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport Français) d'ici la fin des concessions, ce n'est, pour la CGT, qu'un marché de dupes qui officialise **un système de concessions permanentes avec une probabilité quasi nulle du retour des bénéfices à l'Etat au-delà du plancher de la rentabilité retenu dans l'accord du 9 avril 2015.**



Echange de travaux (3.2 Mrds€) contre des prolongations de concessions (2 à 2 ans 1/2).

Mise en concessions de sections gérées par les DIR

Travaux non-prioritaires et d'ampleur limitée

Faible création d'emplois : 9 200 emplois selon la (FNTPE), essentiellement à

travers des non-suppressions de postes précaires dans les entreprises du BTP

Compensation aux SCA sur la base d'un taux d'actualisation du capital de 7.8 %, plus les aides liées à l'incidence fiscale sur l'amortissement

3.2 Mrds de travaux contre environ 12 Mrds € de péages supplémentaires en fin de concessions

Le réseau national non concédé

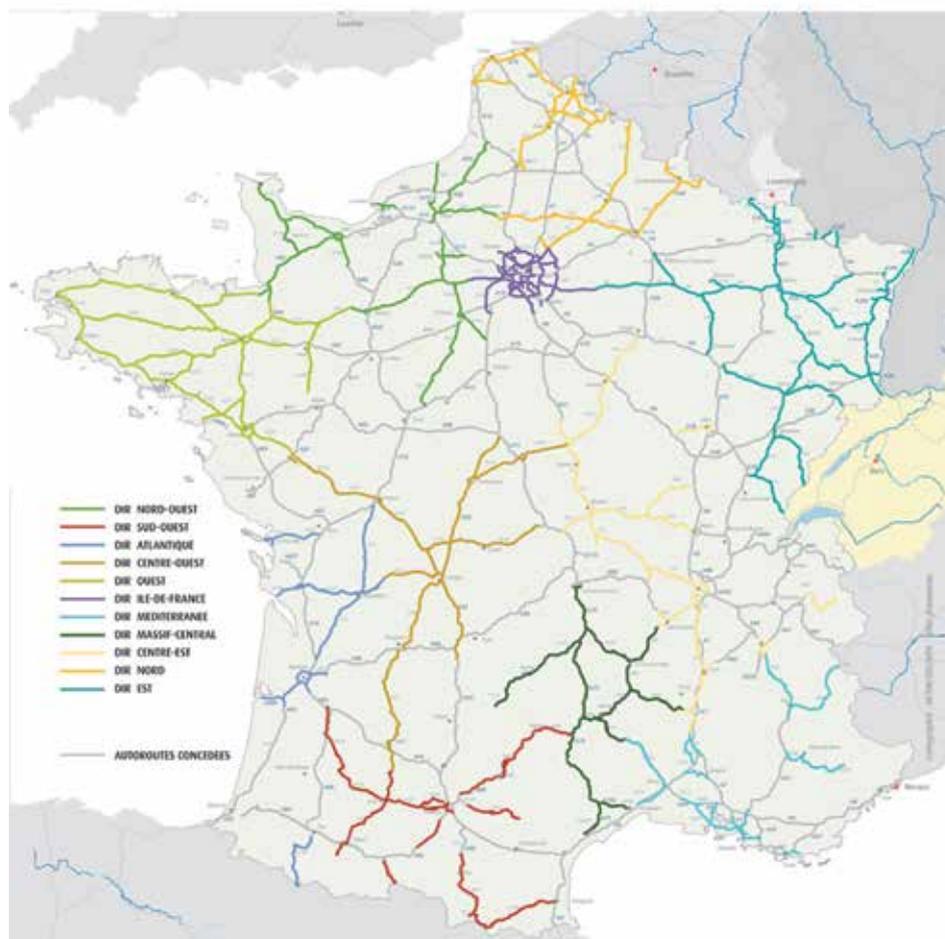
Le réseau routier national non concédé est constitué de 9 765 km de routes nationales et 2 400 km d'autoroutes non concédées, soit un total de près de 12 200 km.

11 directions interdépartementales des routes (DIR) ont été créées, en 2006, pour gérer le réseau routier non-concédé de l'Etat par grands itinéraires. A ce titre, elles assurent notamment la viabilité du réseau en période hivernale, l'entretien quotidien des voies (fauchage, signalisation par exemple), la surveillance des voies, l'entretien de tout le patrimoine routier (chaussées, tunnels, viaducs, etc.), la gestion du trafic et l'information des usagers.

Les 11 DIR mènent également, pour le compte des SMO (voir ci-dessous), les études techniques des projets neufs et contrôlent la bonne réalisation des chantiers.

21 services régionaux de maîtrise d'ouvrage (SMO), placés au sein des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pilotent les projets routiers neufs de l'État dans leur région.

Les 11 directions interdépartementales des routes (DIR)



Une baisse du financement public et des moyens Un réseau en voie de dégradation

Afin de remplir leurs missions, les DIR reçoivent des dotations budgétaires :

- Une partie des charges issues de l'entretien du patrimoine routier est assurée directement par l'Etat (action 12 du programme 203 de la loi de finance).
- le reste de ces charges ainsi que la totalité des dépenses d'investissement dans les infrastructures terrestres de transport sont prises en charge par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

Baisse des dotations budgétaires de l'Etat

Depuis de nombreuses années, le choix politique des Gouvernements successifs est de contracter les dépenses publiques sous prétexte de la DETTE, ce qui s'est traduit par le recours à la généralisation des concessions d'infrastructures et des contrats de Partenariat Public Privé dans la réalisation des projets ferroviaires et routiers. Les financements en PPP ont dépassé, pour les deux dernières années 2013-

2014, les contributions publiques dédiées par l'AFITF qui gère -depuis trois années- un budget de crise.

Les lois de finances diminuent les effectifs et les moyens d'intervention aux ministères non prioritaires tel que l'Ecologie, ce qui a pour conséquence une baisse constante des dépenses consacrées à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national. Le taux de renouvellement annuel des chaussées est en constante baisse, ce qui a pour effet de renouveler les chaussées tous les 20 ans au lieu des 15 ans.

La baisse des ressources de l'AFITF¹,

amputées considérablement notamment avec la suppression de l'Ecotaxe PL, se poursuit inexorablement malgré l'abondement en 2015 (1,13 Mrd €) et 2016 (650 millions €), d'une partie de la recette fiscale tirée de la taxation de 2 cts € du gasoil pour voiture diesel et de 2 cts € de déremboursement du gasoil professionnel. Depuis la dotation exceptionnelle de 4 Mrds € versés sur les 15 milliards € issus de la vente des SCA en 2006, les ressources de l'AFITF sont fragilisées et ne permettent plus de couvrir les besoins de financement des investissements, décidés par le Gouvernement dans le Plan d'investissement d'avenir suite au rapport de la commission 21 présidée par M DURON, ni d'engager les premières opérations prévues dans les nouveaux contrat de plan Etat/Régions sur la période 2016-2020.

Ce manque de ressources de L'AFITF vient d'être mis en évidence par un référé de la Cour des comptes adressé au premier ministre le 10 juin 2016.

Un réseau national qui se dégrade rapidement

Le manque de moyen a des conséquences directes sur le réseau routier, La DIT estime, en se basant sur une étude de 2013 menée par le CEREMA, que le maintien de l'enveloppe budgétaire actuelle ne pourrait que se traduire par une poursuite de la dégradation de l'état du réseau.

Le Directeur de la DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) lui-même reconnaît devant les parlementaires, lors d'une audition devant la commission développement durable de l'Assemblée Nationale, qu'il n'a plus les moyens d'entretenir le patrimoine routier et

qu'il n'a comme solution que de baisser les niveaux de services et d'attendre la fin de la réforme territoriale pour reconfigurer les DIR.

L'insuffisance d'entretien du réseau routier laisse craindre qu'il puisse subir le même sort que le réseau ferroviaire qui, faute d'un entretien suffisant dans les années 1990, s'est retrouvé dans un état déplorable au milieu des années 2000.

Pour la seconde année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a augmenté de 2,3 %, après 3,5 % en 2014, avec 3 461 tués.

- 1 - le produit de la redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application du code de la voirie routière ;
- le produit de la taxe, dite taxe d'aménagement du territoire, due par les concessionnaires d'autoroutes ;
- une fraction égale à 40 % du produit des amendes issues des systèmes automatiques de contrôle sanction

L'impact sur les agents des DIR

Socialement, le manque de moyens et d'effectifs, les restructurations successives, le manque de perspective, l'absence de cadrage national, les mauvaises conditions de travail, l'accidentologie, la pénibilité, la dangerosité des missions le PRA, l'externalisations des missions, le blocage des salaires et des mesures catégorielles... ont des conséquences lourdes sur la vie professionnelle et familiale des agents. Pour exemple, le PRA implique le redéploiement des agents de l'Etat dans les services ou le transfert vers les SCA en postes sur ces réseaux.

42 postes sont ouverts dans les SCA : 6 à la DIRCE - 6 à la DIRMC et 30 à la DIR Med (dont 7 OPA).

3 options pour les agents des DIR : intégration dans la SCA en mise à disposition ou détachement sous forme de contrat de 3 ou 5 ans (en sachant que le détachement n'est pas prévu par les règles statutaires des OPA) ou affectation dans un autre poste au sein de la DIR ou dans des services de la fonction publique (sur la base des postes déclarés vacants par les autres administrations et non pourvus)

Par ailleurs, les projets de services évoluent sans cesse et on peut s'attendre

à de nouvelles réorganisations des DIR en 2017, déclarations du DGITM.

L'âge moyen du personnel des DIR est de 46 ans avec toutefois près d'un quart des effectifs âgés de plus de 56 ans, particulièrement au sein des personnels de catégorie C.

Le blocage des recrutements OPA et la baisse des effectifs programmée ont des conséquences directes sur des services et des équipes qui n'arrivent plus à assurer leurs missions.

Il est urgent d'arrêter le massacre social et de redonner des moyens aux DIR pour assurer les missions en toute sécurité pour les agents et les usagers !

REVENDICATIF CGT

Une alternative à la gestion actuelle pour répondre aux besoins de service public

Il faut absolument sortir de cette spirale infernale qui consiste à avoir, d'un côté, un réseau autoroutier excédentaire générateur de profits exorbitants pour les actionnaires des SCA et, de l'autre côté, un réseau national géré par l'Etat en manque de moyens, qui se dégrade rapidement.

Les infrastructures routières sont un bien public qui répond à un besoin de service public avec une logique d'aménagement

et d'égalité de traitement des usagers et des citoyens sur l'ensemble du territoire.

La CGT revendique un véritable service public routier qui réponde aux enjeux économiques environnementaux et aux besoins d'aménagement du territoire.

Réappropriation du réseau concédé - Renationalisation des SCA - Redistribution de la richesse

Renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroute est une évidence économique.

Un projet de loi pour la renationalisation des autoroutes a été déposé par le groupe CRC au Sénat. Une 1^{re} commission parlementaire avait préconisé la résiliation et le rachat tel que le prévoit l'article 38 des contrats des concessions. Devant les alarmes et la pression médiatique, le Gouvernement s'est senti dans l'obligation de mettre en place une 2^{ème} commission composée de députés et de sénateurs mais qui s'est avérée n'être qu'un pur simulacre de négociations. Le Gouvernement a tranché : **aucun rachat et encore moins de nationalisation, il ne fallait pas remettre en cause les concessions actuelles au motif de ne pas alourdir la dette.**

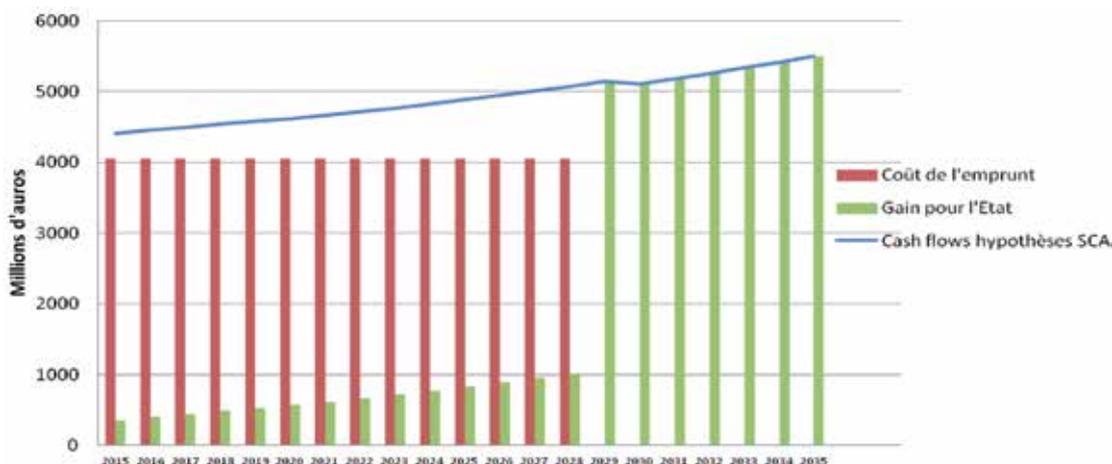
Encore une fois, le Gouvernement s'est mis à genoux devant les grands groupes du BTP préférant privilégier les entreprises du CAC 40 plutôt que l'intérêt de la Nation.

Dans son mémoire de fin d'étude, un stagiaire de l'ENPC (Ecole Nationale des Ponts et Chaussées) a réalisé un rapport sur l'analyse économique et financière des SCA au sein

de la CGT. Nous retenons des préconisations et propositions de solutions alternatives à la dilapidation de l'argent public. « Une nationalisation des SCA n'impliquerait pas de modifications du contrat de concession mais simplement une prise de contrôle par l'Etat des sociétés. Il faudrait déboursier entre **26 et 36 milliards d'euros** selon qu'il s'agisse d'une nationalisation complète des 7 SCA ou seulement la moitié pour en prendre le contrôle avec 51 % des parts.

Dès la première année, **la société ainsi constituée dégagerait un bénéfice de 350 millions d'euros, bénéfice qui irait croissant au fil des années** pour atteindre 1 milliard en 2028. A partir de 2029, l'emprunt étant remboursé, l'Etat disposerait de l'intégralité des cash flows* (plus de 5 Mrds€ annuels de trésorerie). Ces bénéfices pourraient permettre de **baisser ou au moins de geler les péages** pendant plusieurs années ou être **réinvestis dans d'autres domaines** (amélioration du réseau non-concédé, développement des transports en commun...).

*cash flows : flux de trésorerie



La route est un bien public qui ne doit pas engendrer des profits pour le secteur privé.

La seule solution passe par la résiliation des concessions, par la reprise en main directe de la gestion des autoroutes par l'Etat, par la renationalisation de sociétés privées, pour faire en sorte que l'argent des péages contribue au financement de l'entretien routier et au développement d'autres modes de transports alternatifs à la route répondant aux enjeux de transition énergétique et écologique.

Réunification du réseau concédé et non concédé

Redonner une cohérence en réunifiant le réseau routier national routier et autoroutier sous maîtrise et gestion publique avec des agents publics.

Arrêter le processus de privatisation de nouvelles routes nationales

En accordant de nouvelles concessions ou en adossant aux SCA dans le cadre de plans de relance autoroutier, l'Etat veut palier son désengagement du financement public pour cause de dette. Nous avons fait la démonstration que ce n'est pas gage d'économie et d'efficacité mais au contraire une véritable gabegie financière. La CGT préconise la création d'un pôle financier public pour mobiliser de nouvelles ressources notamment l'argent de la BCE (Banque Centrale Européenne) et des banques sous forme d'un fonds d'investissement des infrastructures (qui pourrait être une transformation des prérogatives de l'AFITF actuelle). Cf revendications ci-dessous.

Se réapproprier la gestion du réseau routier national, renationaliser les sociétés concessionnaires : seule solution pour reconquérir la maîtrise et le contrôle public de ce bien public

Mettre fin à la situation de rente des SCA qui s'enrichissent sur le dos de l'utilisateur et du contribuable est une nécessité pour réorienter l'argent vers l'intérêt général de l'entretien routier ainsi que du développement des transports alternatifs à la route. L'Etat doit se réapproprier la gestion du réseau, jusqu'ici concédé, en mettant fin aux concessions autoroutières. Ceci est prévu dans leurs contrats et est une évidence économique.

Réunifier le réseau routier national non-concédé et du réseau concédé pour permettre la création d'un réseau national structurant, cohérent, et placé sous le contrôle de l'Etat.

En reprenant la gestion du réseau routier jusqu'ici concédé, l'Etat aurait alors la gestion de l'ensemble du réseau routier national. La carte, ci-dessus, démontre que ceci est cohérent pour une gestion par réseau et pour répondre à une logique d'aménagement et d'accessibilité sur l'ensemble du territoire



Gestion directe du réseau national par le ministère en charge des transports. Une organisation centralisée avec des services déconcentrés

Se doter d'une organisation homogène sur l'ensemble du réseau pour atteindre un bon niveau de service

L'Etat se doit alors de réorganiser ses services à partir d'une organisation centralisée et des services déconcentrés avec des niveaux de services adéquats sur tout le territoire.

On doit pouvoir s'appuyer sur une logique d'accès et de désenclavement des territoires et de développement multimodal et complémentaire avec les réseaux ferroviaires et fluviaux pour avoir un bon maillage territorial.

Une direction des infrastructures de transport

La DIT aura alors en charge la gestion centralisée de l'ensemble du réseau national mais aussi devra pouvoir assurer une gouvernance par l'Etat de l'ensemble du réseau routier (national + collectivités).

Des services déconcentrés

Ces services déconcentrés doivent être réorganisés à partir d'une logique de réseau mais aussi de proximité territoriale par souci d'efficacité et de coûts environnementaux.

Services supports avec la création de Parcs :

L'organisation ne peut fonctionner qu'avec des services supports, c'est la condition pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien. Pour l'exercice des missions d'entretien routier, nous avons besoin de nous appuyer sur des ateliers, des magasins des moyens en matériel BTP mutualisés.

Recrutement des effectifs nécessaires pour garantir un bon niveau de service aux usagers et de bonnes conditions de travail et de sécurité aux agents d'exploitation.

L'Etat doit se donner les moyens d'entretenir son réseau par des moyens

financiers (voir chapitre sur le pôle financier public) et des moyens humains suffisants.

Pour la CGT, la gestion et l'entretien du domaine public routier ne peuvent être exercés que par des agents publics sous statuts publics. L'Etat doit stopper sa politique d'austérité absurde avec une baisse dogmatique des emplois publics et procéder à des embauches massives de fonctionnaires et ouvriers d'Etat pour répondre aux besoins du service public routier.

Des moyens humains sont impératifs pour l'exercice des missions dans des conditions d'hygiène et de sécurité acceptables mais aussi pour la mise en sécurité des usagers.



Se doter de moyens budgétaires pour l'entretien et l'exploitation des routes.

Financement public - Pole financier public

Se réappropriier et développer les infrastructures

nécessite des investissements considérables

Le rapport de la commission Mobilité 21 estime à 245 Mrd€ sur 25 ans (hors projet du Grand Paris express lui-même de plus de 22 milliards €).

Investir, c'est dépenser de l'argent aujourd'hui pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir : rendre les transports routiers plus sûrs, limiter les émissions de gaz à effets de serre en augmentant la part des marchandises transportées par le rail et les voies d'eau, mettre à niveau les infrastructures existantes pour répondre aux besoins des usagers... Il en faudrait encore bien plus pour répondre aux besoins des habitants, relancer l'économie, établir l'égalité entre les territoires, réussir la transition énergétique.

Sortir des partenariats publics-privés qui ont vocation à créer des profits pour le secteur privé au détriment du secteur public

Sortir des investissements auprès des marchés financiers avec une autre source de financement que sont les banques, et les banques centrales qui régulent leur activité.

Arrêter les externalisations des missions et de la sous-traitance des services opérationnels

S'appuyer sur un Pole financier public

Créer un Fonds public de développement des infrastructures de transport qui emprunterait à la BCE (directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières publiques comme BPI-France ou la Banque européenne d'investissements) les fonds nécessaires à ses opérations.

Le Fonds prêterait le produit de ces emprunts aux opérateurs, chargés de gérer les nouveaux équipements ainsi réalisés, à un taux d'intérêt d'autant plus faible que ceux-ci créeraient davantage d'emplois et réduiraient les émissions des gaz à effet de serre.

Les opérateurs rembourseraient les emprunts, tout au long de la vie des infrastructures, avec les revenus qu'ils tireraient de l'usage de celles-ci.

Des ressources propres

- Les profits générés par les péages doivent réutilisés au financement des infrastructures de transports et/ou à d'autres modes de transport
- Faire payer le juste coût du transport routier de marchandises notamment en intégrant l'usure du réseau routier aux poids lourds (1 PL = 100 000 VL)

Le Fonds ne financerait pas nécessairement, à lui seul, l'ensemble des projets d'investissements qui bénéficieraient de son soutien. En effet, son intervention inciterait les banques commerciales à prendre une part de ce financement. Les ressources fiscales du Fonds pourraient renforcer cette incitation en lui permettant de prendre en charge une partie des intérêts de ces crédits bancaires, ou de leur apporter une garantie.

TRAVAILLEURS DÉTACHÉS

PAVILLON D'ACCUEIL



Dans la conjoncture que nous connaissons actuellement avec la modification du Code du Travail qui va donner encore plus de liberté au patronat en matière d'embauche mais surtout de débauche, de précarité et de salaires à la baisse.

Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain et a été très longuement travaillé par un patronat qui a forcé à s'ouvrir sur l'Europe pour toujours plus de profits et qui a ramené avec lui un fléau que certains secteurs confrontés à la mondialisation connaissent depuis bien longtemps.

Ce fléau s'appelle le statut du « travailleur détaché ». Nous le retrouvons aujourd'hui dans les secteurs du transport. Cela a commencé par le maritime, puis le routier, l'aérien, et demain le ferroviaire, où cela va-t-il s'arrêter ?

Tout le monde connaît la facilité avec laquelle le patronat peut faire appel à

des travailleurs détachés. Cela a été rendu possible avec la directive européenne de 1996 qui, pourtant, devait prévoir certaines barrières qui n'ont jamais vu le jour.

La situation est des plus alarmantes. En 2015, près de 300 000 travailleurs détachés œuvraient sur le territoire, sans parler du maritime et de son « long cours » qui emploie des marins de la communauté internationale, encore plus compétitifs.

Comme nous le savons, le low cost, également bien établi dans les transports, ne peut se faire et ne se fait que sur le dos des salariés. Lorsque les salariés deviennent « trop chers », à son goût le patronat va chercher dans les pays voisins moins-disant socialement et d'ailleurs cette directive de l'Union Européenne de 1996 le permet.

Dans certains secteurs, il a été possible de mettre quelques barrières (le mari-

time avec le décret du pays d'accueil) alors que la Convention n°111 de l'OIT concernant la discrimination dans l'emploi et l'article 23 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme de 1948 devaient permettre un fondement de base, prôné par la CGT : « A travail égal, salaire égal ».

Pour ces raisons, il n'est pas question de s'attaquer au travailleur détaché mais bien à son statut et de prôner le précepte de la Convention n°111.

D'une part, cela ne se pratique pas, ou mal, dans notre pays et, d'autre part, il est quasiment impossible de contrôler l'ensemble des travailleurs détachés car il n'existe pas suffisamment d'inspecteurs formés à cette fin. D'autre part, l'Etat -sous pression du Patronat- a-t-il la volonté de se donner les moyens de ce contrôle ? Malgré les interventions de M. VALLS -le 03 juillet 2016-, rien n'est moins sûr.

Pour finir, ces contrôles feraient-ils, aujourd'hui, baisser le nombre de travailleurs détachés ? La question se pose. Le salaire est-il la seule clé pour attaquer le statut de travailleur détaché ? Nous avons pu constater que non car, dans plusieurs secteurs durement touchés par ce fléau, la CGT s'est battue et a fait reculer les barrières en imposant de revoir les salaires de ces travailleurs détachés.

Seulement, ceux appliqués sont ceux de la branche et en général les minimas ! D'ailleurs, dans certaines branches du transport, avec l'aide de syndicats proches du gouvernement, la Direction a réussi à mettre en place une Convention Collective Nationale «au ras des pâquerettes ». Quand on sait que ce secteur public va être ouvert à la concurrence en 2020, on ne se demande plus pourquoi !

Aujourd'hui, il faut traiter le fléau du statut du travailleur détaché en profondeur, en modifiant profondément la directive de l'Union Européenne de 1996, en lui faisant appliquer la Convention n°111 de l'OIT «à travail

égal, salaire égal », en prenant également en compte la notion d'établissement de l'entreprise. Mais nous devons aller plus loin en obligeant les employeurs de ses travailleurs à payer les cotisations sociales dans le pays d'accueil et non –comme cela se fait aujourd'hui- dans le pays d'origine des salariés détachés car, même en ayant un salaire égal, une discrimination se fait toutefois par les cotisations.

Une forte pression doit être exercée sur le gouvernement car, pendant que VALLS - dans son discours du 03 juillet 2016- fustige le travailleur détaché en dénombant même plus de 286 000 travailleurs détachés en France, sa Ministre de l'Écologie et Développement Durable - dans le même temps- demande, sous l'égide des textes de l'OIT, un pavillon communautaire pour la Marine Marchande, sans préciser les conditions sociales de ce pavillon.

Ce pavillon -si on laisse faire- sera l'enterrement du marin français qui sera remplacé, dans tous les secteurs de navigation qu'ils soient côtiers ou portuaires, par des marins de l'Union

Européenne à bas coûts sociaux et sera les prémices pour l'ensemble des activités du transport.

A ce jour même, si quelques pays comme la France, la Belgique, l'Allemagne demandent la révision de la directive européenne de 1996, 11 pays se sont élevés contre cette révision. Bien évidemment, des derniers font partie des pays de l'Est de l'Union Européenne et font profiter leurs ressortissants, depuis des décennies, de cette directive.

Pour la CGT, il faut - dès aujourd'hui- faire pression sur le gouvernement mais également auprès des instances de l'Union Européenne afin que celles-ci reviennent vers le Traité de Rome mis en place par les Etats fondateurs et afin d'aller dans une libre circulation des salariés de l'Union Européenne sans créer d'inégalité entre les nations, en obligeant le patronat - employant des travailleurs détachés- à des contrats de droit du pays où est établie leur entreprise et non dans le pays d'origine des travailleurs.



REFORME DU FERROVIAIRE : UNE LUTTE CONTRE LE DUMPING SOCIAL, POUR LE SERVICE PUBLIC !



©MorelP

Les cheminots avec la CGT avaient mené une grande lutte, en juin 2014, pour que la réforme du ferroviaire aboutisse sur le projet de la CGT «La voie du service public». Cette action avait la volonté de fusionner l'exploitant ferroviaire SNCF et l'infrastructure RFF en une seule entité et de créer les conditions du financement du système ferroviaire et de sa modernisation. Le gouvernement d'Hollande a passé sa réforme du ferroviaire au forceps, le 4 Août 2014. Ce qui a induit la fusion de la SNCF et de RFF certes, mais en créant 3 EPIC (SNCF Mobilité, SNCF Réseau, SNCF Epic de tête) au sein d'un Groupe Public Ferroviaire. Cette Réforme crée, à terme, un peu plus les conditions de l'éclatement du système ferroviaire et ne règle en rien la

question du financement. Pire, la question de sa modernisation repose sur le dos des cheminots des EPIC par de la productivité puisque les EPIC devront trouver les ressources pour financer la modernisation du réseau ferré. La dette de 40 milliards d'€ demeure, continue de générer 1,5 milliard d'€ d'intérêts de dette par an aux banques, alors qu'il faudrait 1 milliard par an d'investissement pour moderniser le système ferroviaire.

C'est sous cette contrainte forte que s'est engagé l'autre volet inscrit dans la réforme sur les conditions sociales des travailleurs du Rail.

Ainsi à partir du 9 mars 2016, s'est engagée une grande séance de négociation entre l'UTP (patronat du transport)

et les Organisations Syndicales représentatives dans le Transport Ferroviaire.

L'aboutissement étant une Convention Collective Nationale (ou Accord de Branche) négociée à partir d'un projet de Décret dit « socle », établie par le Secrétaire d'Etat chargé au Transport, pour finir sur une négociation dans les Entreprises.

La première Entreprise ayant négocié a été la SNCF (90% des cheminots du secteur ferroviaire), ce qui s'est traduit par de nouvelles mobilisations des cheminots. Dès le 9 mars, la Fédération CGT des cheminots avait soumis ces négociations sous la pression du rapport de force.

Les cheminots auront été confrontés à la double difficulté de mener une négociation difficile dont le risque était l'abaissement des normes sociales dans le ferroviaire et de mener, avec les autres salariés de notre Pays, le combat contre la Loi Travail qui porte le même objectif. D'ailleurs, dans les projets de la SNCF, nous avons pu retrouver des éléments du projet de Loi Travail comme, par exemple, le forfait Jour pour les Cadres restant à négocier et la transposition de la philosophie de l'article 2 dans l'article 49 de l'accord d'entreprise SNCF. La Fédération CGT des Cheminots a su articuler le rapport de force unitaire dans l'entreprise et l'action contre la loi Travail dont certaines OS du transport (CFDT et UNSA) étaient pour. C'est tout le secteur ferroviaire, public et privé, qui s'est mobilisé pour que ne passe pas un projet de recul social.

Les raisons du succès de l'unité syndicale dans le secteur ferroviaire a été l'élaboration d'une **base revendicative commune** à partir du cahier revendicatif de la CGT intégrant les 32 heures et le rapport de force que nous avons réussi à mener durant des mois obligeant l'ensemble des Organisations Syndicales à s'inscrire dans le mouvement

9 mars et 31 mars : premières discussions mises sous la pression et actions contre la loi travail. L'accord de Branche subit ses premières modifications.

26 et 28 avril : nouvelles actions – La SNCF apporte ses premières modifications à la marge.

10 mai : Manifestation Nationale Cheminote – L'accord de Branche et l'ac-

cord d'entreprise SNCF bougent mais restent loin du RH0077.

18 et 19 mai : la première grève de 48h à l'appel de la CGT fait bouger l'accord de Branche.

25 et 26 mai : la deuxième grève de 48h à l'appel de la CGT fait à nouveau bouger la CCN.

1er juin : début de la grève unitaire reconductible qui durera 14 jours sans la CFDT dans un premier temps et suivi de l'UNSA rapidement à la SNCF. Amélioration de certaines mesures et rapprochement de la réglementation SNCF du RH0077.

6 juin : nouvelle et dernière séance de négociation qui durera 19 heures et conduira à l'affinage de l'accord d'entreprise des EPIC SNCF.

Au bout de cette mobilisation hors norme, c'est :

- pour la SNCF : la préservation de l'essentiel de la réglementation.
- pour les EF privées : une amélioration de la convention collective actuelle et la possibilité de négocier un accord d'entreprise amélioré.

L'objectif syndical était, bien évidemment sur une base de haut niveau (RH0077 SNCF), de réduire l'écart entre la CCN et les accords d'entreprises pour écarter le risque de dumping social, si le secteur ferroviaire devenait encore plus concurrentiel.

Par cette réforme le gouvernement, en complicité avec le patronat, s'écarte un peu plus des objectifs fondamentaux d'un service public ferroviaire de haut niveau. Seul l'abaissement des normes

sociales est recherché pour favoriser les prochaines ouvertures à la concurrence. Pour la CGT, dans un contexte environnemental extrêmement dégradé, les enjeux à venir demeurent le développement du service public ferroviaire qui reste le modèle d'exploitation de masse le plus propre qui puisse exister sur cette planète.

De cette réforme, il reste un dernier volet sur la classification des métiers. Les directions des 3 EPIC SNCF vont tenter de remettre en cause les métiers de cheminots pour inclure plus de polyvalence afin de supprimer des emplois. La CGT continuera de défendre les métiers qui ont fait du système ferroviaire Français l'un des plus sûrs au monde.

Toutes ces discussions se déroulent au moment où vont se renégocier, dans les régions, la plupart des conventions TER. Dans le contexte austéritaire actuel qui pèse sur les finances publiques, ces renégociations peuvent représenter de grands dangers pour le service public. La CGT s'emploiera à ce que le service public soit renforcé et non diminué par le transfert de certaines dessertes par autocar ou par l'abandon pur et simple.

La CGT défend l'idée que la protection de l'environnement passe par un service public ferroviaire de haut niveau complété, dans une logique de complémentarité, par un système de maillage par autocar permettant la desserte fine d'un territoire avec un bilan carbone minimal. Démarche qui prévaut aussi pour le transport des marchandises.

La lutte continue donc pour garantir une réponse aux besoins de déplacement sûr, propre accessible et au service de tous !



AUTOCARS DIT « MACRON », LA DÉRIVE !



Il y a quelques semaines, chacun y allait de son couplet sur les bienfaits de la libéralisation des autocars autorisée par la loi « Macron », elle aussi obtenue par la 49.3.

Ce que nous dénoncions à l'époque arrive. Sur les cinq compagnies qui se sont lancées dans cette concurrence effrénée, cassant les prix avec vente à perte, développant la sous-traitance, il n'en reste plus que trois, FLIXBUS France ayant repris MEGABUS et OUIBUS ayant acquis STARSHIPPER et ses 32 PME.

Mais l'embellie n'aura pas duré longtemps. Flixbus met un terme à son contrat avec Megabus, menaçant 170 salariés de l'entreprise sous traitance. Flixbus, startup sans aucun car en propriété, annonçant qu'elle préfère faire appel à des sous-traitants locaux, façon de mettre un peu plus la pression sur les salariés. Et dans la même période, elle annonce qu'elle ne desservira plus des villes comme Guéret ou Montluçon, pas assez rentables. En Allemagne, où la libéralisation avait été lancée en fanfare par le Gouvernement au 1er janvier 2013, ça ne marche pas, il ne reste plus qu'une compagnie, FLIXBUS, mais toujours déficitaire avec la perspective d'une augmentation des prix.

Il est temps de mettre fin à cette libéralisation et de revenir à un véritable service public répondant aux besoins de transports pour tous, d'aménagement et développement des territoires et particulièrement les plus ruraux, de prendre en compte les enjeux environnementaux et les questions sociales des salariés, en développant une véritable complémentarité entre tous les modes de transports (rail-autocars-bus...) afin d'éviter une désertification de nombreux territoires qu'amène une telle politique des transports amplifiée par les différentes réformes territoriales.

PROJET DE STRATÉGIE NATIONALE POUR LA MER ET LE LITTORAL (SNML)

La CGT considère que ce projet de SNML est en recul par rapport au grenelle de la mer dans lequel la CGT s'était impliquée et des 127 engagements repris dans le livre bleu.

Ce projet de stratégie est en profond décalage avec ce qui se déroule actuellement autour du maritime, mer et littoraux, les objectifs ne sont pas à la hauteur des enjeux sociaux et environnementaux. Les moyens humains et les conditions sociales des salariés en sont les grands absents tout comme les enjeux industriels, de service public et une véritable politique de transport multimodale.

Le fait de regrouper des façades maritimes n'a que pour seul objectif de réduire les moyens au détriment de la sécurité, mais aussi des réponses environnementales.

Tout cela dans un manque de démocratie, les organisations syndicales de salariés étant fortement sous représentées avec peu de droits.

Il est vrai qu'il y a un antagonisme entre les intérêts du capital et l'intérêt général, notamment en matière sociale et environnementale.

Avec ses organisations territoriales et professionnelles, la CGT, dans une contribution nationale formule de nombreuses propositions concrètes répondant réellement aux enjeux de société qui nous sont posés.

Après les DDI, à quand les DRI ?



Au cours du processus de fusion des DREAL (Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), dans le cadre de la réforme territoriale, la CGT avait largement exprimé ses craintes de voir ces services déconcentrés du ministère de l'écologie se transformer en directions régionales interministérielles, comme les ex-DDE devenues DDI. Alors qu'au niveau fonction publique, plusieurs chantiers sont lancés en interministériel dont la construction d'une DRH et la mise en place d'un régime indemnitaire (RIFSEEP), l'annonce de la bascule des crédits de fonctionnement des DREAL sur le prochain PLF (hors action sociale et médecine de prévention) vers le budget opérationnel 333 des préfectures ne fait que confirmer ces craintes.

D'autant plus que cette disposition, contenue dans une circulaire du premier ministre du 28 juin 2016, s'accompagne d'une vague de mutualisations interministérielles de fonctions financières, logistiques et de systèmes d'information. Les lois ALUR, MAPTAM et NOTRe redéfinissent assez clairement les compétences des structures territoriales et préfigurent des transferts, notamment dans le cadre du partage des missions entre DDI et DREAL.

Cette stratégie s'inscrit dans la logique de ministères à missions exclusivement régaliennes au niveau des administrations centrales avec des effectifs resserrés à minima et des points d'appui en région pour assurer le minimum de compétences opérationnelles.

Le chemin a été tracé par la RGPP, la MAP se charge de le suivre sans prendre les chemins de traverse !

Le combat est engagé et son issue dépendra de notre capacité à peser dans la balance du rapport de force pour une fonction publique de haut niveau répondant aux besoins de la population et des usagers.