

Edito	P 1
Les besoins de transports de la société	P 2 à 4
L'organisation des transports que nous voulons	P 5 à 12
Le rôle de l'UIT	P 13 à 14
La direction de l'UIT sortante	P 15
Syndiquez-vous	P 16



ÉDITO

Document préparatoire à la 12^e conférence UIT Du 23 au 25 novembre 2021 à Montreuil



© Pascale Lalys

Frédéric Le Merrer
Secrétaire général
de l'UIT

Notre 12^e conférence de l'UIT demeure un moment toujours important. C'est notre capacité à développer nos convergences d'intérêts, qui intègrent les enjeux sociaux et environnementaux.

Cette conférence sera donc un rendez-vous incontournable de notre vie démocratique. C'est l'occasion de tirer un bilan de notre activité sur la durée de ce mandat, mais c'est aussi un instant pour se fixer de nouvelles perspectives, à partir des orientations des fédérations adhérentes.

Les transports sont au cœur de la stratégie du capital. Ils veulent absolument maîtriser son organisation, parce que le transport est essentiel pour l'activité économique et parce qu'ils ne veulent pas payer le juste coût social et environnemental du transport. Leur choix a pour conséquence une mise en concurrence des salariés sur les logiques de dumping social, qui précarisent les emplois, démantèlent les organisations du travail, développent la sous-traitance... À l'inverse, la CGT porte l'ambition de se réapproprier sa maîtrise, afin que l'intérêt général soit préservé. Le socle de notre construction se fonde sur les logiques de complémentarité des modes de transports, parce qu'ils ont tous leur utilité.

La CGT le réaffirme, le transport est un droit et celui-ci doit être accessible pour tous. Mais il doit prendre en compte les enjeux climatiques auxquels les peuples du monde sont confrontés. Il doit nous réinterroger sur les choix des modes de transports à utiliser ainsi que sur

les différentes énergies utilisées. Parce que la CGT a au cœur de ses préoccupations la volonté de mener le combat d'une transition environnementale et sociale juste pour tous, elle porte des revendications et des propositions crédibles qui protègent l'avenir des salariés et préservent l'avenir de la planète.

L'UIT, outil des fédérations adhérentes et de la confédération, a toute sa pertinence. L'UIT qui a 40 ans d'existence démontre au quotidien son utilité à partir du moment où l'on s'en sert. Elle travaille non seulement aux convergences et aux coopérations de nos organisations et aussi à une organisation basée sur la complémentarité des modes de transports, la réappropriation des moyens de production, du financement des transports et des infrastructures autour de la reconquête des services publics.

Mieux s'approprier les enjeux pour créer les conditions du rapport de forces et changer les politiques conduites ces dernières années, sont notre priorité. Gagner une organisation des transports au service de l'intérêt général, notre ambition.

Nous avons voulu un document qui soit une invitation à la réflexion pour porter des analyses et les confronter lors de notre conférence. C'est une invitation aux débats qui se dérouleront lors de nos travaux à partir des orientations des 5 fédérations adhérentes et de notre confédération. Alors, je vous souhaite une bonne lecture et à bientôt à la conférence.

Depuis sa création il y a 40 ans sous l'impulsion de Georges Seguy, l'UIT a développé les coopérations interprofessionnelles dans le secteur des transports. Son ambition demeure un outil pour relever le défi du rapport de forces, un outil pour unir les salariés à l'inverse de la division, un outil pour sortir des cloisonnements syndicaux afin de travailler aux convergences et à l'intérêt général, afin que la réponse aux besoins de transports se fasse en prenant en compte les enjeux sociaux, les enjeux environnementaux et les enjeux de financement. La compréhension de ces enjeux, le lien avec notre projet CGT sont de mieux en mieux appréhendés. C'est d'autant plus essentiel que les besoins de transports, selon l'étude prospective du Commissariat Général au Développement Durable, vont fortement progresser. Il prévoit une hausse des volumes de marchandises transportées de +85,92 % et de +65 % des Mds voyageurs kilomètres d'ici 2050.

Les besoins de transports de la société

A - Le transport est une activité indispensable qui nécessite une autre organisation de la société, pour assurer un développement humain durable

Le transport, qu'il soit de passagers (individuel et collectif) ou de marchandises, est confronté à certaines réalités liées aux enjeux climatiques. Il est générateur, en France, pour l'année 2019, de 31 % des émissions de CO₂. À l'échelle du monde, le transport génère 20 % des émissions de CO₂, responsables, en partie, du réchauffement climatique de la planète. D'ici 2100, le GIEC estime que les températures augmenteront de +1,1 °C à +6,4 °C. La pollution de l'air est tout aussi préoccupante : chaque année, elle (particules fines) serait à l'origine de plus de 40 000 morts par an en France selon Santé Publique France.

Le Plan climat présenté en juillet 2017 a renouvelé l'ambition de long terme de la France en fixant pour cap la neutralité carbone dès 2050 pour le territoire français, soit une division par 6 au moins des émissions de GES par rapport à 1990. Cet objectif est désormais inscrit dans la loi. La neutralité carbone constitue un objectif ambitieux mais son atteinte est, selon les derniers travaux du GIEC, indispensable au niveau mondial dès que possible pour contenir le réchauffement climatique à 1,5 °C.

En 2019, la masse totale de GES émise en France est de 441 millions de tonnes équivalent CO₂ (MtCO₂e), en diminution de 0,9 % par rapport à 2018. Les secteurs de la transformation de l'énergie et du résidentiel/tertiaire sont les principaux contributeurs de cette baisse. Depuis 1990, les émissions françaises de GES ont diminué de 20 %. Les transports, avec 136MtCO₂e, restent depuis 1998, le secteur qui émet le plus de GES.

Pourtant, le transport est essentiel dans la vie économique et sociale de chaque activité et de chaque individu. Il est essentiel pour les déplacements de personnes (domicile/travail, personnels, etc.) et de marchandises. C'est ce qui nous fait dire que le droit aux transports est un droit fondamental qui lui confère un caractère d'intérêt général.

En 1^{er} lieu, il nous paraît, par conséquent, urgent d'intervenir sur son organisation, sa maîtrise, son financement, afin que les défis sociaux et climatiques auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui, nous permettent de disposer de ce droit fondamental.

Le processus de libéralisation de toute la chaîne de transport et de ses modes (routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial), mis en concurrence entre eux par les tenants du libéralisme, est un échec. Leur priorité a été celle de la rentabilité immédiate du capital. Face à cet échec, d'un point de vue « réponse à l'intérêt général », la CGT propose une

Figure D2.1-3 Budgets carbone à respecter et définis par la SNBC (décret n°2020-457 du 11/04/2020) :

	émissions annuelles moyennes pour la période (en Mt CO ₂ e)		
	2ème budget carbone (2019-2023)	3ème budget carbone (2024-2028)	4ème budget carbone (2029-2033)
Transports	128	112	94

organisation de toute la chaîne de production du transport sous une maîtrise publique, par le développement des services publics.

Les transports collectifs sont en développement en zones urbaines. Mais plus on s'éloigne de ces zones, moins les usagers des transports ont accès aux transports collectifs. C'est ainsi que les zones périurbaines et les zones rurales sont dépourvues d'une offre de transports de qualité, voire ne disposent d'aucune alternative à l'usage d'un véhicule particulier. Pourtant, au fil des années, les mobilités contraintes, les délocalisations, le coût du logement, l'urbanisation et son étalement ont généré de nombreux nouveaux besoins de transports, créant une véritable césure sociale entre les individus suivant leur lieu d'habitation et leur lieu de travail. S'agissant des marchandises, c'est la même logique. Avec la montée en puissance de la Vente Par Correspondance (VPC), nous assistons à la construction de plateformes logistiques, le plus souvent en grande périphérie, et qui sont, pour la plupart d'entre elles, non reliées au mode ferroviaire.

En 2^e lieu, il est urgent d'intervenir sur l'aménagement du territoire qui implique des logiques de relocalisation de notre tissu industriel et économique, afin de réduire la portée des besoins de transports tout en répondant aux besoins sociaux et aux enjeux environnementaux.

Les enjeux industriels sont étroitement liés à ceux des transports et des services publics. Aussi, nous voulons faire converger notre démarche revendicative CGT entre les différentes filières industrielles, le service public et la place des transports pour la reconquête des territoires. Les transports sont au cœur de la stratégie capitaliste des échanges mondiaux, génératrice de dumping social et de délocalisation. Un modèle qui montre son inefficacité dès lors qu'il s'agit d'agir pour l'intérêt commun et pour cause, il est dominé par la logique de marché et sous le contrôle du patronat.

Les différents outils de décentralisation et de déconcentration politiques mis en œuvre cette dernière décennie ont non seulement permis la casse des services publics et des entreprises publiques mais ils permettent aussi une appropriation de l'organisation et de la gestion des transports et des infrastructures par les entreprises du secteur privé au service du capital, peu soucieuses de l'intérêt général. Nous n'entendons pas laisser notre bien commun au monde des affaires ! Notre ambition de transformation sociale passe inévitablement par l'élévation du rapport de forces et la bataille des idées. Nous pouvons être porteurs du meilleur projet de transformation sociale, mais si celui-ci n'est pas porté en débat avec les salariés, au plus près des lieux de production dans les entreprises, alors, nous n'inverserons pas le sens de l'histoire. Cela doit nous inviter à travailler encore davantage à nos convergences dans notre organisation sur nos orientations et propositions et à affiner notre stratégie revendicative. Ce sont ces aspirations qui conduisent notre UIT dans notre activité du quotidien et que vous retrouverez dans les différentes pages de notre document préparatoire à notre 12^e conférence de l'UIT.

B - Tous les modes de transport ont leur place, puisqu'ils répondent à des besoins spécifiques, mais ils doivent être organisés pour limiter les externalités négatives

L'utilisation d'un mode de transport plutôt qu'un autre est déterminée en fonction d'une multitude de critères, et en premier lieu celui qui concerne la nature de ce qui est transporté, voyageurs ou marchandises.

C'est trop souvent l'atteinte d'objectifs de rentabilité financière qui définit le recours à un mode de transport.

Pour la CGT, l'offre de transports doit être définie à partir des besoins exprimés par les usagers.

Quel que soit le cadre, la combinaison ou la complémentarité des modes de transports est une nécessité car chacun d'entre eux répond à des besoins spécifiques (capacités techniques, caractéristiques et sécurisation des réseaux, coûts, délais, accessibilité, dessertes, ...).

Mais leur utilisation entraîne aussi des conséquences qui impactent de manière différente les sphères économiques, sociales et environnementales en ce qui concerne notamment l'aménagement du territoire, la consommation d'énergie, l'environnement (pollution, concentration des trafics, artificialisation des sols...), l'accidentologie, la tarification, etc.

Par exemple, la consommation d'énergie de traction du secteur des transports représente en 2018 31 % de la consommation énergétique finale française hors production d'énergie, et ce chiffre augmente de 0,2 % par an depuis 2013. Les transports représentent le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre. En 2018, les transports représentaient 31 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1990 (23 %).

Si l'on veut renverser ces tendances, cela ne peut se faire qu'avec une vision transversale et planifiée de l'organisation des transports quelle que soit l'échelle des territoires concernés.

Il faut donc peser sur l'orientation des dépenses notamment en investissements, en recherche et développement pour que chaque secteur prenne sa part. Il faut également internaliser les coûts directs et induits et bien évidemment, et c'est certainement la bataille centrale, combattre pour une réglementation éradiquant le dumping social qui pousse à la mise en concurrence à outrance entre les modes de transports.

En 2018, 73 % de la dépense de transport ont été consacrés à la route, 7 % au transport aérien, 6,7 % aux transports collectifs (urbains et en car), 6,6 % au transport ferroviaire, le reste aux transports fluviaux et maritimes.

Le cadre revendicatif transports de la CGT s'oppose à une mise en opposition des modes selon leurs caractéristiques et leur impact en répondant au dogme du modèle concurrentiel. A contrario, il s'agit de travailler à l'équilibre de leur utilisation sous maîtrise publique afin de gagner en

qualité pour les usagers, en santé environnementale pour les citoyens, en emploi et en garanties collectives pour les salariés. C'est cela la multimodalité.

C'est cet axe de complémentarité entre les modes de transports qui doit guider le fondement du travail des organisations composantes de l'UIT.

C - Nous réaffirmons le droit aux transports. Quel financement et quelle tarification ?

Le droit aux transports, indissociable de la question du financement des réseaux des transports collectifs

L'émergence de la grogne sociale en octobre 2018, qui a pris une forme inédite dans notre histoire contemporaine avec l'apparition du mouvement des gilets jaunes, trouve une de ses causes sur le poids économique que représente le transport dans le budget des familles.

Il ne s'agit là ni de discuter de la forme du mouvement ni de la justesse des revendications portées, mais bien d'appréhender la question du droit aux transports, qui a été le détonateur de ce mouvement. Il est d'ailleurs à noter que là où le mouvement a été le plus fort, c'est dans les territoires mal desservis par les transports collectifs.

La CGT porte, de longue date, dans ses repères revendicatifs le droit aux transports.

Ce droit intègre tant la dimension de l'accessibilité des transports visant à permettre à chaque citoyen d'utiliser un moyen de transport correspondant à ses besoins que celle visant à mettre en face les financements nécessaires pour répondre à ces besoins.

D'autant que les considérations écologiques et de développement humain durable imposent des réponses collectives dans l'intérêt général.

C'est à travers nos débats et nos échanges que nous devons construire la démarche de la CGT et évaluer dans quelles conditions le droit aux transports peut effectivement devenir un droit efficient.

Les besoins sont importants et la priorité devrait être donnée à la modernisation des infrastructures et du matériel, à l'augmentation de l'offre et la création de lignes nouvelles de bus, de trains..., pour faire face à des situations importantes de saturation ou d'absence d'alternative de transport, imposant le recours à la seule solution du transport individuel.

Pour cela, il est nécessaire de repenser le financement des réseaux de transports pour lui permettre de répondre aux enjeux actuels et aux besoins de déplacement.

Si la Loi d'Orientation des Mobilités impose que l'ensemble du territoire soit couvert par une Autorité Organisatrice de la Mobilité, au sein des Ressorts Territoriaux, avec comme chef de fil, la Région, les moyens financiers pour répondre aux besoins de transports collectifs, à leur

développement, à leur sécurité et à leur accessibilité, sont totalement absents.

Pire, là où le versement mobilité était réservé uniquement au transport collectif sur le périmètre du transport urbain où était perçu celui-ci, sa transformation en versement mobilité lui permet de servir à d'autres moyens de déplacement sur le ressort territorial de sa perception, en particulier vers des moyens individuels (auto-partage, covoiturage, etc.).

En ce qui concerne les régions, aucune nouvelle ressource n'a été réfléchie alors qu'elles deviennent la collectivité prépondérante dans l'organisation des transports.

Dans le transport ferroviaire, les réformes successives n'avaient pas d'autre enjeu que de libéraliser le transport ferroviaire et de s'attaquer au monopole public de la SNCF. C'est d'ailleurs les mêmes logiques qui sont mises en œuvre concernant l'ouverture à la concurrence des transports du quotidien en Ile de France, que ce soit sur le réseau Optile ou sur le périmètre actuel de l'Epic RATP.

Logiques mises en place partout sur le reste du territoire qui ne conduisent pas à mettre en œuvre un droit aux transports. Au contraire, les ressources financières publiques servent très souvent à alimenter les grandes multinationales du transport pour conquérir des marchés à l'international, très souvent en étant extrêmement agressives sur le contenu social des travailleurs des pays concernés.

Il est nécessaire de porter plus fort les questions de financement des réseaux de transports, en particulier par la mise en place d'un versement mobilité régionale, d'une réforme de l'assiette du versement mobilité pour l'élargir aux revenus financiers, d'un fléchage du paiement du stationnement et de la perception des amendes pour financer les infrastructures des réseaux, de la taxation des parkings des centres commerciaux.

Ce sont autant de pistes pour répondre aux besoins de financement qui doivent s'intégrer dans une maîtrise publique des politiques de transports sur le territoire pour un traitement équitable de l'accès à la mobilité des citoyens quel que soit son lieu d'habitation.

Le Pôle Public de Transport de Voyageurs et de Marchandises doit être un outil au service de l'intérêt général permettant à chacun, quel que soit le territoire dans lequel il réside, d'avoir accès à un moyen de transport correspondant à ses besoins.

Cet outil permet de réaffirmer qu'il faut sortir des logiques de marchandisation du service public de transport de voyageurs. Il doit nous permettre de réaffirmer la nécessité de gestion directe et de monopoles publics dans la mise en œuvre des différents réseaux en lien avec la pertinence de la portée territoriale et des niveaux de décisions des politiques d'aménagement du territoire.

Ce n'est qu'à ce titre que nous pourrions mettre en œuvre un véritable droit aux transports.

L'organisation des transports que nous voulons

A - Il n'y a pas de transport sans moyens

En essor constant depuis la révolution industrielle du XIX^e siècle, le secteur des transports constitue un rouage essentiel de l'économie. Il fait aujourd'hui partie intégrante de nos sociétés contemporaines par la richesse qu'il apporte et l'espace de liberté qu'il crée.

Faisant plutôt l'objet, à l'origine, d'investissements privés pour le financement de ses grandes infrastructures, notamment les chemins de fer, le développement de l'automobile et les deux conflits mondiaux ont eu raison de ce modèle. Ainsi, dans la droite ligne du programme du CNR, la puissance publique est devenue après-guerre largement prépondérante dans l'organisation des transports.

De la planification, à la reconstruction et au développement des grandes infrastructures modernes (LGV, Réseau Routier, Ports, Aéroports...), l'État a ainsi joué à la fois un rôle stratégique et financier. C'est fortes de ces investissements importants dans la construction mais aussi la recherche et le développement que nos différentes sociétés de transports et les industries qui y sont liées, comptent toujours parmi les leaders mondiaux du secteur.

Cette période de vitalité économique et technologique des « 30 glorieuses » s'est accompagnée de nombreuses conquêtes sociales ainsi que d'une élévation du niveau professionnel et de vie des salariés du secteur. Le statut public de la majorité des entreprises, le niveau des effectifs, les conditions de travail, la formation, constituaient un atout pour le domaine des transports et l'investissement humain allait permettre de franchir des pas importants en termes de sécurité et de qualité de service.

Pourtant, à partir des années 80, le courant néolibéral qui s'est installé est venu heurter ce modèle en s'attaquant en premier lieu au domaine de l'industrie puis à celui des transports. L'important maillage international tissé au XX^e siècle a facilité la mondialisation de l'économie et les délocalisations de la production vers des pays à bas coût de main-d'œuvre.

Paradoxalement, le coût du transport est alors devenu une variable d'ajustement d'une économie globalisée.

Le maritime fut le premier touché avec le recours à des pavillons de complaisance, entraînant l'affrètement de bateaux de plus en plus dangereux et d'équipages précaires moins expérimentés. Sans se préoccuper des problèmes d'environnement et de congestion, le transport

routier de marchandises a été favorisé par la plupart des États, notamment européens, sur fond de dumping social et de hausse de l'accidentologie. Le transport aérien, en pleine explosion, a fait la part belle aux compagnies à bas coût où appareils et personnels sont exploités de manière intensive. Quant au transport ferroviaire et au mode urbain lourd, la complexité de leur infrastructure a retardé quelque peu cette évolution. Néanmoins, dès le début des années 90, une libéralisation progressive du secteur s'est opérée, conduisant les sociétés à diminuer leurs investissements et à réduire leurs « coûts » de personnel.

En une quarantaine d'années, c'est tout le secteur des transports qui aura été transformé avec, à la clé, un désengagement important de l'État, que ce soit sur les financements, la stratégie, la maîtrise publique des grandes sociétés de transport.

L'absence de financement suffisant a eu des conséquences importantes sur la consistance des grandes infrastructures qui souffrent du vieillissement et d'un entretien insuffisant, obérant leur fiabilité voire leur sécurité. Les stratégies désordonnées ont encouragé des solutions court-termismes qui vont à l'encontre de l'intérêt général, engendrant pollution et abandon de nombreux territoires, voire de secteurs d'activité. Quant au statut des sociétés, il a profondément évolué avec une démarche de privatisation, y compris de certaines infrastructures, couplée à la libéralisation de la majeure partie des modes de transport.

Cette transformation du secteur n'est évidemment pas sans conséquences pour les salariés, qui voient leur nombre et leurs conditions sociales régresser dans un système économique qui semble entièrement tourné vers « l'ubérisation ». Les conditions de travail se dégradent. La qualification et la formation des salariés régressent. Le recours à l'intérim et à des contrats précaires se développe.

À l'opposé des besoins, de la nécessité de prendre en compte les enjeux environnementaux et sociétaux, une logique de réduction permanente des coûts s'installe, conduisant à un repli de la sécurité et de la fiabilité des différents modes de transports. Nous avons trop d'exemples de pannes à répétition, d'accidents, de naufrages, de crashes, d'épisodes de pollution, qui montrent combien le système est fragile.

Pour la CGT, il est clair qu'un système basé sur des transports qui s'opéreraient à un coût marginal ne peut perdurer. Il ne peut y avoir de transports pérennes sans moyens

financiers pour permettre d'investir, de développer et de maintenir les infrastructures.

Quels que soient les modes, le transport doit reposer sur des salariés compétents, formés, avec des solides droits sociaux, pour leur permettre d'assurer leurs missions de manière fiable et sûre. Il nous apparaît également indispensable que l'État assure pleinement sa mission stratégique avec comme ligne directrice le service public, et non la libéralisation et la privatisation.

Ainsi, nous pourrions construire notre système de transport multimodal qui prendra en compte non seulement les préoccupations environnementales et économiques, mais également les préoccupations sociales et humaines.

B - Quel rôle de la puissance publique dans l'organisation des transports pour assurer le développement économique et social harmonieux du pays ?

La question des transports doit être abordée comme la réponse à un besoin fondamental de se déplacer. Quel qu'en soit la motivation ou l'objectif, que ce déplacement soit personnel, familial, professionnel, qu'il concerne des personnes ou des biens, il génère des flux qui ne peuvent s'autogérer mais au contraire doivent être organisés.

Faire une société, c'est organiser collectivement une réponse satisfaisante à des besoins individuels tant pour les déplacements de personnes que pour les marchandises entre les lieux de production de transformation et de consommation.

Il est donc impossible que chaque flux soit traité individuellement, car le transport nécessite un vecteur (vélo, auto, bus, camion, train, avion, bateau, piéton...) et une infrastructure (chemin, piste cyclable, route, voie ferrée, gare, aéroport, port...).

La géographie des États, des territoires, la répartition démographique et des activités économiques sont autant d'éléments dimensionnant pour la définition des réseaux dans leur nature, fonctionnalités, affectations, utilisations et surtout continuité. En effet, un réseau n'a de sens que dans sa continuité pour gérer simultanément des flux locaux, régionaux, nationaux ou internationaux.

Dès lors, les choix de modes, (route, fer, fluvial...) de dimensionnement doivent faire l'objet de décisions relevant de l'intérêt général que seule la puissance publique est à même de prendre et de financer.

Que l'expression des besoins de transports émane des territoires semble évident, mais le cadre doit être fixé à l'échelle des États, notamment sur les choix et priorités modales faits. Ainsi, le report modal vers des modes moins émetteurs de GES doit s'accompagner d'une régulation accrue sur les transports et des financements d'État fléchés sur le renouvellement et la modernisation des infrastructures ferroviaires, fluviales, routières dont l'État est propriétaire.

Il devient évident que seuls un état, une région ou une collectivité auront le recul, la légitimité et la capacité démocratique pour faire ces choix et orientations de long terme.

La condition de développement humain durable intègre, pour ce qui est des infrastructures, une empreinte limitée au sol pour la préservation des espaces naturels et de la biodiversité, ainsi que les niveaux d'émission de GES qui doivent rester le plus faible possible, donc orientés vers les modes les moins émetteurs que sont le ferroviaire et le fluvial pour les transports intérieurs et qui ont la particularité d'être en plus capacitaires.

Ces réflexions doivent s'inscrire dans un cadre législatif et réglementaire favorable au report modal par l'incitation mais aussi au besoin, l'obligation, voire la coercition. Ce cadre doit aussi fixer clairement et durablement les conditions de financement donc de ressources fléchées pour les propriétaires des infrastructures (État, départements, collectivités) ou les gestionnaires d'infrastructures publics (SNCF, VNF, GPM, Aéroports).

Pour la CGT, il faut renforcer le pouvoir d'intervention des usagers, des salariés des transports, de la représentation nationale et des AOM, tout en maintenant la cohérence nationale des systèmes.

Le Conseil National des Services Publics doit devenir une véritable commission nationale d'organisation et d'évaluation des services publics, en articulation avec des commissions locales, avec une composition permettant la participation des usagers et des salariés, ce qui implique de les doter de droits nouveaux.

La maîtrise publique doit aussi s'étendre aux lieux d'interface modale que sont les gares, les pôles d'échanges multimodaux pour les voyageurs mais aussi côté Fret pour les ports et les plateformes rail route. La multiplication des gestionnaires est contraire à l'harmonisation des fonctionnements et à la mutualisation économique. Chaque gestionnaire cherchant à être unitairement rentable, cela se termine par des recours à l'argent public sur les activités déficitaires ou des fermetures, alors que d'autres génèrent des profits qui ne sont pas réinvestis dans le système.

Les dispositions de la LOM comme celles du projet de loi 3DS à venir sont à combattre et à remettre en cause dans ce qu'elles portent d'atteinte à la continuité du réseau ferroviaire et du réseau routier national par la possibilité de transfert de gestion et /ou de propriété aux Régions. Ces règles s'apparentent à un transfert de décisions de fermeture et de privatisation différées tant la question du financement n'est pas assurée.

De ces décisions découlent aussi tous les aspects sécurité qui ne peuvent être portés que nationalement et applicables et opposables à tous de la même manière. Le risque de balkanisation existe avec les retraits du réseau ferré national par exemple et des systèmes d'exploitation qui pourraient être mis en œuvre à cette occasion. C'est un modèle emprunté à celui mis en œuvre pour le réseau routier.

a) Critique de la décentralisation

Le territoire français ne peut être pensé comme un simple jeu d'emboîtement d'échelles, du niveau local au national. La prise en compte de la mobilité des populations, les déplacements toujours plus nombreux et complexes au sein de bassins de vie dilatés, est impérative pour que chacun puisse bénéficier du droit aux transports.

Notre espace de vie dépend toujours plus de systèmes de connexions, qui démultiplient nos espaces d'appartenance et d'exploration. Aucun découpage administratif ne peut délimiter les lieux définis par les usages: du domicile au travail, du travail aux loisirs et plus généralement vers tous les lieux où l'on peut satisfaire les besoins fondamentaux (santé, éducation, logement, habillement, alimentation, culture etc..) où l'on étend ces réseaux de proximité, où se déploient toutes les dimensions de nos existences et du développement humain durable.

La crise pandémique de la covid 19 met chaque jour en évidence le besoin de renforcer les moyens de l'intervention publique et le développement des mécanismes de solidarité. Or, depuis 40 ans, nous subissons une série de réformes dont l'efficacité, au sens des droits et des besoins des usagers et citoyens, n'est pas au rendez-vous dès lors que notre société est toujours plus fracturée par les crises, le chômage, la pauvreté et globalement par toutes les formes d'inégalités.

4 actes de décentralisation depuis les années 1980 ont frappé aveuglément les territoires dans tous les secteurs d'activité, et singulièrement dans les transports. Les lois et réformes de décentralisation ont consisté à transférer les compétences de l'État vers les collectivités régionales, départementales et locales sans la quantité suffisante de financement pour permettre de les exercer pleinement, ni de cadre réglementaire de normalisation sur tout le territoire (qualité des routes, limitation de vitesse, largeur des pistes cyclables, etc.).

En supprimant les clauses de compétence générale de l'État, en redéfinissant les contours des territoires et en rabaissant les dotations globales de fonctionnement des collectivités, les gouvernements successifs ont fracturé les péréquations. Elles ont amplifié les inégalités d'accès pour les populations et les usagers aux services publics, particulièrement concernant les transports.

Il en résulte un accroissement de la dette des collectivités qui conduit inéluctablement à des choix, des renoncements dans l'offre de transport, de la compétitivité entre territoires et de la privatisation dans les services publics.

Cette compétition amène la mise en concurrence des services de transports.

Dans tous les systèmes concurrentiels, salariés et usagers sont perdants. Les premiers voient leurs conditions de travail se dégrader, leur rémunération et leurs droits ou conquises sociales rabaissées, c'est le dumping social. Pour les seconds, la qualité et la quantité de l'offre s'atrophient, les tarifs augmentent, l'accès aux transports est inégal selon le lieu de vie ou de travail (effets de la métropolisation).

Pour la CGT, l'État ne peut échapper à garantir un accès aux services publics de transport quel que soit le mode emprunté, et ceci sur l'ensemble du territoire national. Des financements adéquats doivent être consentis pour les infrastructures et les dotations de fonctionnement dédiées aux transports doivent être placées sous contrôle de la démocratie sociale au plus près des populations.

b) critique de l'atomisation des réseaux

La libéralisation des transports portée de manière constante par tous les Livres Blancs européens a conduit inexorablement à l'atomisation des réseaux de transports.

Si elle se caractérise par la critique systématique des politiques publiques visant en priorité le démantèlement des monopoles publics historiques pour asseoir la concurrence « libre et non faussée », elle conduit également à une concentration de l'offre de transport sur les corridors européens et dans les États membres sur le « mass transit ».

En France, cela se traduit par l'abandon de la politique d'aménagement du territoire qui mène à la réduction progressive des services publics des transports, et qui s'accompagne également d'une baisse des investissements dans les infrastructures « non structurantes » et structurantes, impactant aussi bien le transport de voyageurs que celui des marchandises. Il manque par exemple 300 M€ de budget pour le maintien du réseau routier national et 7 % des ouvrages d'art sont à risques.

Si la plupart des grands groupes historiques de transports demeurent, ils se sont progressivement transformés pour intégrer des myriades de filiales de droit privé afin de répondre au cas par cas aux appels d'offres à travers des sociétés dédiées.

Cette gouvernance par lots, imposée par la doctrine libérale s'accompagne donc d'une séparation structurelle des réseaux de transports, pourtant intrinsèquement interconnectés.

Cette atomisation conduit donc irrationnellement à dresser des barrières intra-modales et multimodales qui complexifient la construction des offres de transports de bout en bout, notamment pour ce qui concerne les correspondances.

Elle contribue à créer des ruptures de charges, détériorant ainsi la qualité de service et dépréciant « l'effet réseau » (principe selon lequel l'efficacité d'un réseau, sa consistance et son développement dépendent du nombre de ses utilisateurs).

Loin d'offrir plus de services, plus d'offres ou encore des tarifs plus avantageux, elle conduit tout au contraire à l'instauration de monopoles privés sur chaque lot.

Cette atomisation est donc très éloignée des clichés d'une concurrence qui stimulerait l'amélioration de la qualité et la réduction des prix pour les usagers.

Elle génère des coûts supplémentaires pour les usagers et pour la collectivité.

En effet, elle interdit toute solidarité entre dessertes, entre territoires et conduit à exacerber les appétits capitalistes sur le mass transit au détriment de l'aménagement du territoire des salariés, des usagers et des enjeux environnementaux.

À son paroxysme, elle a pour conséquence, en plus de la concurrence intermodale, la concurrence entre les modes de transport (exemple cars Macron) au détriment de l'égalité de traitement et de l'accès aux services de transports pour le plus grand nombre.

Enfin, elle interdit tout retour à une véritable politique publique des transports efficiente pour la collectivité, créant un véritable cercle vicieux qui génère toujours plus d'atomisation des réseaux de transports.

c) critique des privatisations et des mises en concurrence opérateurs et territoires

Le mouvement de fond initié par le capital, considérant qu'aucun domaine ne doit échapper à sa voracité, a conduit à mener des politiques nationales, européennes et mondiales visant à déréglementer le secteur des transports pour en faire un simple marché et un outil au service d'intérêts privés.

Ces logiques dans le transport de voyageurs sont vraies pour l'ensemble des modes de transport mais cette vision libérale se retrouve également dans le transport de marchandises, dans le financement et l'entretien des infrastructures routières.

La première conséquence de ces politiques est avant tout une conséquence sociale pour l'ensemble des salariés, avec une pression accrue sur leurs conditions sociales pour toujours faire baisser le « coût » du transport. Il est nécessaire pour le capital, dans des métiers à fort besoin de main-d'œuvre, de maintenir un niveau social faible afin de ne pas payer au juste coût le transport.

Même dans les activités subventionnées et financées en grande partie par l'impôt, cette logique est aujourd'hui opérée par la puissance publique pour répondre aux injonctions du capital. Injonctions portées et impulsées par des multinationales du transport, dont certaines sont détenues majoritairement par des fonds ou des entreprises publics.

Cette pression et cet appétit du capital se traduisent également par une volonté de privatiser des infrastructures, pour le compte des « majors » du BTP comme les autoroutes, et de privatiser ou démanteler des entreprises publiques, qui ont pourtant largement démontré leur efficacité et leur utilité, en particulier lors des crises régulières qu'engendre le capitalisme.

Ces logiques de privatisation et de mises en concurrence ne sont pourtant pas synonymes d'économies pour la collectivité mais sont plutôt un coût qui participe plus à nourrir le capital que de répondre aux besoins des citoyens et aux enjeux de développement humain durable.

La privatisation et la mise en concurrence sont donc fatalement synonymes, pour les salariés, de mise en concurrence

et d'abaissement des niveaux sociaux, pour les citoyens et les usagers d'abaissement de la qualité, de la sécurité et des moyens disponibles consacrés aux infrastructures de transports. S'agissant des finances publiques, elles font l'objet d'une captation de l'impôt au seul profit du capital, au détriment de l'intérêt collectif.

La réponse que nous devons apporter est celle de l'organisation des salariés, en lien avec les usagers des services publics, pour être porteurs de convergences revendicatives et de luttes pour s'opposer à ces logiques. L'UIT est un outil au service de cette ambition.

d) critique de la démission de l'État français sur les critères sociaux internationaux (européens pour le routier et le ferroviaire, mondiaux pour le maritime)

Les normes sociales et internationales doivent s'appuyer sur les acquis sociaux, résultats des luttes des travailleurs des différents pays.

Plusieurs organisations traitent des critères sociaux en Europe et dans le monde : la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH), l'Union Européenne (directives, règlements, traités, chartes), la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE), les normes et conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), l'Organisation pour la Coopération et le Développement Économiques (OCDE).

Depuis plus de 30 ans, les gouvernements successifs français ont imposé l'économie libérale comme seul horizon. Certes, la France est l'un des pays qui a ratifié le plus de conventions de l'OIT mais faut-il encore les respecter et les faire appliquer. Il en va de même pour la législation européenne où il devient possible d'un côté de bafouer le droit international sur les migrants et de l'autre de ne pas pouvoir déroger à l'obligation de mise en concurrence.

Le processus législatif en Europe entre la Commission, le Conseil et le Parlement, donne toujours l'opportunité pour un État de soutenir ou contenir un texte afin de favoriser l'intérêt du capital au détriment du travailleur. Dans ce qui relève des critères sociaux internationaux, la France est l'un des grands décideurs et ne peut s'exonérer de « subir » ces critères. Le « c'est la faute à l'Europe » reste dans les faits les résultats des politiques libérales nationales cumulées. Et à ce petit jeu, on ne maîtrise pas toujours l'ensemble du processus. Les exemples sont nombreux et touchent tous les modes de transport. Sans être exhaustifs, nous pouvons évoquer :

- L'adoption du 4^e paquet ferroviaire qui achève la libéralisation totale des chemins de fer ;
- L'arrêt Dobenberger qui instaure le salaire et les conditions de travail du pays d'origine du train ;
- L'attitude de la France sur le Paquet mobilité Routier en Europe reste ambiguë, pour preuve qu'elle a longtemps soutenu officieusement les pays de l'Est ;
- La multiplication des plateformes et des travailleurs sans salaire socialisé ;

- Les Directives Européennes libéralisant le marché aérien au profit du low-cost;
- Les velléités Européennes pour libéraliser le contrôle aérien
- Les pavillons de complaisance et l'arrêt Viking dans le maritime.

Tous ces exemples montrent que la France démissionne sur l'application des critères sociaux, mettant ainsi les salariés en concurrence, et instaure de fait une course au moins disant social plus communément appelée dumping social!

La CGT exige de l'Union Européenne l'adhésion rapide à la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH) et la reconnaissance d'un droit de grève transeuropéen. Ces exigences sont portées au niveau européen par la Confédération Européenne des Syndicats.

Concernant l'OIT, la CGT avance une série de propositions qui seraient de nature à renforcer substantiellement son action bénéfique au service des travailleurs :

- Engager la responsabilité des ensembles multilatéraux et singulièrement de l'Union Européenne devant les normes internationales du travail; les institutions multilatérales, notamment le Fonds Monétaire International (FMI), la Banque Mondiale et l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), doivent également se soumettre aux normes internationales du travail de l'OIT. Les normes sociales internationales doivent être « non négociables » au même titre que les normes techniques, environnementales et de santé;
- Renforcer la responsabilité des États devant les normes internationales de l'OIT: les infractions aux conventions internationales du travail doivent faire l'objet de sanctions;
- Engager la responsabilité des entreprises et particulièrement des firmes multinationales devant les normes internationales du travail;
- Envisager la mise en place d'une conditionnalité sociale qui devrait s'appliquer aux échanges commerciaux internationaux.

C - Besoin de relocaliser la production de transport (pavillons routier, maritime et aérien)

Le capital n'a jamais eu autant besoin du transport pour les échanges des biens et des personnes. La recherche systématique de la rentabilité financière, de la baisse du coût global de production demeure ses « alpha et oméga ». La libéralisation du transport est la pierre angulaire de la globalisation de l'économie. Elle s'est traduite au fil des années par une balkanisation de tout le secteur d'activité et de ses différents modes de transport.

Cette balkanisation s'est accompagnée d'une concurrence exacerbée qui a eu pour conséquence l'abaissement

des standards sociaux des salariés par l'accroissement du dumping social et plus largement par une régression durable, économique, sociale et environnementale.

Nous constatons depuis des décennies les ravages de cette politique sur les salariés par leur mise en concurrence au niveau mondial, continental, régional et local.

Les transports sont un véritable laboratoire du moins-disant social, avec la multiplication de l'auto-entrepreneuriat, du low-cost, des pavillons de complaisance, du recours aux travailleurs détachés...

Ces logiques visent à faire diminuer le coût du transport de l'ensemble des acteurs du secteur (route, rail, voies d'eau, transport aérien) en jouant sur le dumping social, environnemental et sur la sécurité.

Nous devons sortir de ces logiques mortifères!

La CGT milite pour une relocalisation des productions industrielles et une relocalisation des transports, basées sur une politique des transports intégrée, multimodale et complémentaire. Chaque mode de transport a son utilité et son organisation doit intégrer les questions économiques, sociales et environnementales.

Afin de répondre à ces enjeux, la CGT milite pour sortir le transport des logiques de l'économie de marché et organiser les transports en développant les services publics.

Dans le secteur maritime, relocaliser la production des transports, c'est lutter contre les pavillons de complaisance et hisser vers le haut les standards internationaux en matière sociale et de prévention des pollutions. Il s'agit de renforcer le niveau social des navires de transport et notamment des marins, moraliser et responsabiliser socialement le recours aux sociétés de Manning, retenir systématiquement tout navire ne satisfaisant pas aux conventions internationales de l'OIT, de l'OMI.

Dans le secteur de l'aérien, le développement des compagnies low-cost qui « accompagnent la démocratisation » de ce secteur, poursuit son envol au détriment des conditions sociales des personnels de toute la filière. Ainsi, les compagnies font pression sur les rémunérations de leurs personnels. Elles agissent pour réduire les coûts des gestionnaires d'aéroports, de l'aviation civile-DGAC, service essentiel dans la régulation et la sécurité des vols et des pistes des avions.

Dans le secteur routier, autre secteur soumis à une forte concurrence, le pavillon étranger circulant sur le territoire national représente plus de 50 % des trafics. Si les dispositions contenues dans le paquet mobilité européen viennent limiter le dumping social qui s'était instauré, la portée de ses effets en sera limitée en l'absence de contrôle réel par les instances publiques (inspecteur du travail, douanes, contrôle routier, etc.)

Plus généralement, quels que soient les modes de transport, une autre gouvernance des entreprises doit être posée. Une gouvernance qui privilégie l'intérêt général au détriment de celui des seuls actionnaires et qui doit nous

interroger sur la question de la maîtrise publique et de l'appropriation de celle-ci.

C'est un moyen de lutter efficacement contre la régression sociale et de construire les convergences d'intérêt pour une société durable.

D - Besoin de moderniser en permanence les modes de transport dans l'optique de mieux satisfaire l'intérêt général (interrogation sur hydrogène, véhicules autonomes...)

Le plus souvent, patronat et décideurs libéraux ne voient dans la R&D qu'un moyen d'accroître les gains de productivité et de renforcer la compétitivité marchande. Les directions financières la réduisent à un facteur de production dont il convient de réduire les coûts.

Pourtant, mises au service de l'intérêt collectif et des salariés, la science et les technologies sont d'abord une source de connaissances nécessaires au progrès économique et social, sur le fondement de savoirs nouveaux. Dans une approche renouvelée des finalités de l'entreprise, la recherche représente un vecteur d'émancipation majeur, permettant de satisfaire les attentes sociales et environnementales, notamment pour l'accès aux services publics, la transition énergétique, la résorption des inégalités et la préservation de la santé, y compris au travail. C'est aussi un enjeu d'indépendance nationale.

L'effort de recherche et de développement stagne, en France, depuis les années 1990, autour de 2,25 % du PIB. Pire, entre 2014 et 2017, cet effort a diminué, en passant de 2,28 % à 2,19 % du PIB.

La France est passée de la quatrième à la douzième place des pays de l'OCDE sur cet indicateur entre le début des années 1990 et aujourd'hui. De nombreux pays ont déjà atteint l'objectif fixé au niveau européen de 3 % du PIB.

Au total, selon l'INSEE (données 2017), la dépense intérieure de recherche développement est de l'ordre de 50 milliards d'euros par an, dont seulement 33 milliards provenant des entreprises et 17 milliards des institutions publiques (établissements, agences et enseignement supérieur). À titre de comparaison, les seules sociétés du CAC 40 versent, chaque année, près de deux fois plus de dividendes que les sommes consacrées à la R&D par l'ensemble des entreprises françaises.

Les aides à l'innovation accordées par BPI France (4,6 milliards d'euros sur la période 2016-2019) profitent essentiellement à trois secteurs d'activité qui représentent 82 % du montant des aides versées et 79 % des bénéficiaires. Il s'agit des activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien, de l'information et de la communication et enfin de l'industrie. Seuls 9 % des bénéficiaires relèvent du secteur du commerce, transports, hébergement et restauration.

La commission économique du Sénat juge que « *la bataille économique se joue, aujourd'hui plus que jamais, sur le terrain scientifique et technologique* ». Qu'il s'agisse des technologies numériques – calcul quantique, cybersécurité, intelligence artificielle, internet des objets, 5G, blockchain, robotisation, autonomisation des conduites des modes de transports... – ou des technologies propres – propulsion électrique ou hydrogène... – les grandes firmes et les États qui les soutiennent sont engagés dans une course à la technologie pour sécuriser leur place sur les marchés de demain.

Le plan stratégique « France Hydrogène » est doté d'un budget de 7,2 milliards d'euros sur la période 2020-2030, dont 3,5 milliards d'euros dès les trois premières années dans le cadre du plan « France Relance ». Dans les conditions actuelles, l'enjeu environnemental semble pourtant très limité selon une étude du cabinet Transport & Mobility Leuven, publiée en décembre 2020. Elle affirme par exemple que l'hydrogène n'est pas une alternative réaliste dans le ferroviaire. Le train ne produisant que 0,4 % des émissions de GES des transports et le réseau ferroviaire est majoritairement électrifié. Les auteurs constatent que les coûts de maintenance et autres coûts variables sont considérablement plus élevés que pour les autres alternatives, en partie à cause de la vulnérabilité et de la durée de vie limitée des piles à combustible. Sur les autres modes de transports hydrogènes (voiture, bus, camion), actuellement, l'empreinte carbone serait plus élevée du fait d'un hydrogène gris, en lieu et place d'un hydrogène vert.

La question des énergies est complexe et elle ne peut pas être l'unique réponse aux défis climatiques. D'autant que la CGT milite pour développer un mix énergétique. Il s'agit de développer parallèlement, à partir des infrastructures disponibles, des solutions nouvelles de transports basées sur la complémentarité des modes.

Autre ambition portée par ce gouvernement, au travers de la LOM, est la conduite autonome des véhicules de transports. Si en milieu fermé, les techniques sont éprouvées et acceptées dans les transports urbains, ces exigences ne le sont pas encore en milieu ouvert. Le déploiement de la 5G pourrait accélérer la conduite autonome en milieu ouvert ou sur des infrastructures dédiées. Très rapidement, nous pourrions assister, par exemple, à l'émergence de voies de circulation dédiées au seul véhicule autonome. Il s'agirait d'une zone de desserte industrielle, des petites lignes ferroviaires gérées par des régions ou encore par une voie de circulation routière. Mais au-delà de la maîtrise des techniques et du champ du possible, se posent également des enjeux sociétaux. Quelle présence humaine et lien social des usagers entre eux ? En cas d'anomalie, quelles seraient les réactivités d'intervention. Si pour le capital, son but est de faire financer majoritairement la recherche de ces technologies par la puissance publique et donc externaliser son coût afin de préserver ces rentes financières, alors, autant que le produit de ces recherches profite à cette même puissance publique.

Les deux situations mises en exergue montrent combien l'innovation et l'introduction des nouvelles technologies sont des domaines stratégiques, objet de conflits d'inté-

rêts et sujets à luttes sociales. À ce titre, elles méritent d'être durablement investies par les organisations syndicales. À tous les niveaux, en investissant les lieux de décision et de concertation (autorités politiques organisatrices des transports, organismes publics, instituts de recherche, divisions innovation des entreprises, IRP, etc.), il y a matière à peser sur les choix et les finalités des programmes et des projets de R&D, sur les conditions de leur mise en œuvre, sur l'utilisation de l'argent engagé, bien souvent d'origine publique.

Il est indispensable que les salariés unissent leurs forces pour résister à l'accaparement des savoirs et des technologies par quelques grands groupes dominants (de l'industrie des transports, mais aussi de l'énergie, du BTP ou du numérique). Par des fonds d'investissement également (capital risque), qui jettent leur dévolu sur des filiales spécialisées et des start-up opportunément créées pour externaliser les services de recherche.

Il est temps de consacrer une part plus large à la recherche et au développement en allouant au minimum 5 % du PIB. Ces nouvelles technologies doivent être au service de l'amélioration des conditions sociales. Elles doivent avoir la capacité de répondre aux urgences climatiques.

E - Besoin de coopérations internationales plutôt que d'affrontements

La coopération de l'activité syndicale internationale à l'égard de la mondialisation et de la montée en puissance des entreprises multinationales devient désormais une nécessité. Il devient primordial de promouvoir des réflexions objectives sur une régulation et une appropriation efficace de ce nouvel ordre économique mondial, tant à travers des firmes transnationales que sur le réseau de transport multimodal.

Le poids et l'intensité des transformations en cours inscrivent toutefois une certaine urgence à la situation, nous incitant à mettre en place un nouveau contre-pouvoir transnational.

Dans ce contexte, plusieurs syndicats se sont investis au cours des dernières années dans le développement d'alliances syndicales internationales, qui peuvent être définies comme des regroupements de syndicats de différents pays représentant des travailleurs d'un même secteur d'activité ou d'une même entreprise multinationale. L'objectif de ces alliances est généralement de parvenir à ouvrir un espace de dialogue et de négociation au plan international avec les États ou entreprises concernées, dans le but d'assurer le respect des droits fondamentaux des travailleurs partout où ces dernières sont implantées. Les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif consistent, la plupart du temps, à négocier la ratification d'un accord-cadre international qui, sans se substituer aux négociations qui ont cours aux plans local et national, vient fournir un cadre de droits pour encourager la reconnaissance et la négociation au plan international.

Ces accords-cadres visent essentiellement à assurer le respect des droits des travailleurs en instituant des mécanismes permanents, l'échange d'informations et de contrôle, prônant la mise en place de pratiques saines de travail dans toutes les opérations des entreprises au plan international. Pour plusieurs, ces accords-cadres sont des outils efficaces de régulation des firmes transnationales puisque, contrairement aux codes de conduite, ils sont le fruit d'une négociation bilatérale entre dirigeants de firmes et représentants syndicaux et impliquent un certain suivi de la part des parties prenantes quant au respect des modalités constitutives de ces accords.

En 2017, la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a donné raison à l'action syndicale des personnels navigants de RYANAIR en accordant la possibilité de contester devant les tribunaux du pays où ils travaillent, la légalité du contrat de droit irlandais que la compagnie low-cost impose à tous ses navigants, permettant ainsi d'obtenir de ces juridictions nationales leur affiliation au régime légal du pays où ils effectuent la majorité de leurs vols, et non plus seulement du pays où est immatriculé l'avion dans lequel ils travaillent.

Dernièrement, en 2021, même si l'issue n'était pas à la hauteur espérée, la coordination syndicale des mouvements de protestation des salariés des plateformes d'AMAZON, en Europe, en Inde et aux USA, a permis une prise de conscience de l'opinion publique sur l'importance que revêt l'action syndicale internationale dans ces plateformes numériques où le syndicalisme est banni. Pour preuve, la multiplication de créations de nouveaux syndicats des « livreurs à vélo » exploités par UBER ou DELIVEROO, en France et dans différents pays de l'Union Européenne, démontre bien le besoin d'une collaboration syndicale accrue au niveau international, où les pratiques « d'auto-entrepreneurs » tendent à dédouaner les donneurs d'ordre de leurs obligations sociales et humaines.

Mais cette coopération syndicale internationale rencontre encore et toujours différentes entraves liées aux comportements et aux stratégies employées par les dirigeants des États et des firmes multinationales. En effet, la reconnaissance et l'efficacité des initiatives de collaboration internationale entre syndicats dépendent, d'une part, de l'acceptation ou du degré de résistance dont font preuve certains gouvernements et entreprises multinationales à leur égard. En l'absence d'une règle de droit international structurant les rapports entre les différents pays et les représentants syndicaux à l'échelle supranationale, les relations internationales de travail demeurent des relations de fait fondées sur l'interaction de parties structurées par des rapports de forces déjà établis par le passé. Or, les syndicats, désireux de s'investir dans la constitution d'alliances ou de structures de représentation transnationale semblent avoir été plus souvent confrontés à un interlocuteur politique ou patronal leur étant hostile ou, au mieux, indifférent.

Mais cette coopération syndicale doit permettre de déboucher sur des logiques économiques basées sur des coopérations et non celle de l'affrontement, mortifère pour les droits sociaux des salariés et les enjeux environnementaux.

Les différents accords commerciaux et de libres-échanges internationaux sont des outils de régulation pour les seuls intérêts du capital. Au même titre qu'au nom de la libre concurrence au sein du marché intérieur, les instances européennes suppriment ce qu'elles considèrent comme « des barrières » et singulièrement les droits collectifs des travailleurs.

Il y a donc urgence à changer de « modèle de société » et à trouver une alternative au capitalisme, dominé par la recherche inconditionnelle du profit et par la loi du plus fort au détriment de l'égalité de traitement.

Pour réussir, cela nécessite donc une approche plus globale suivie de réelles propositions alternatives.

À l'image d'autres secteurs industriels et d'autres modes de transports, les situations dérogatoires aux règles en vigueur doivent pouvoir être constatées et sanctionnées afin d'éviter le dumping social.

Dans les pays où la libéralisation est la plus avancée, les tarifs ont significativement augmenté avec comme but de satisfaire les intérêts de quelques grands groupes privés au détriment de l'intérêt général. En témoignent également les investissements européens en matière d'infrastructures ferroviaires qui sont principalement tournés vers la création de corridors fret rentables, favorisant au passage les délocalisations, au mépris des enjeux d'un aménagement du territoire équilibré et harmonieux. Cette quête de la rentabilité a également conduit à une dégradation de la qualité du transport et à une augmentation des prix. Résultat : en 2020, 56 % des Anglais se déclaraient favorables à une nationalisation totale entérinant un constat d'échec cuisant de la privatisation du service public ferroviaire en Angleterre.

Lorsque la CGT porte l'idée de réappropriation publique de l'outil de production, c'est pour traduire une société empreinte de plus d'égalité et de justice sociale et environnementale. C'est pour élever le niveau social de l'ensemble des travailleurs internationaux. Ces idées, elle les porte dans les instances européennes et internationales. Nos propositions, nos pratiques démocratiques sont de plus en plus écoutées par le syndicalisme international. La présidence de la branche ferroviaire d'ITF est assurée par un cheminot de notre organisation. C'est assurément une marque de reconnaissance de notre syndicalisme d'action et de propositions, un syndicalisme de lutte, de masse et de classe.

Le développement d'un service public des transports basé sur la réponse aux besoins sous la maîtrise publique, contribuera à redynamiser l'économie et à répondre aux enjeux sociaux et écologiques. Les politiques libérales dans le secteur des transports doivent faire l'objet d'un bilan contradictoire des conséquences de la mise en œuvre des dispositions législatives depuis 1991, sur le plan économique, social, environnemental, de sécurité et d'aménagement des territoires. Par exemple, au début des années 90, dans le cadre des premières directives, la libéralisation du rail a été présentée comme un facteur de revitalisation et de développement. Vingt ans après ces premières étapes, on constate que la part modale du ferroviaire a régressé au profit de la route. C'est particulièrement vrai dans le fret, où l'ouverture à la concurrence est la plus avancée.

La CGT, avec ITF et ETF, revendique comme première mesure un moratoire sur la libéralisation des modes de transports et de remettre les coopérations au centre des politiques menées.

Le rôle de l'UIT

A - Bilan d'activité

L'UIT est l'outil des fédérations adhérentes, mais elle est aussi l'outil de la confédération. Si le lien permanent avec les fédérations de l'UIT est naturel, l'UIT est également régulièrement sollicitée par la Confédération.

Sollicitation dans le cadre de la Convention Citoyenne pour le Climat et par la suite pour le projet de loi Climat et résilience, afin d'élaborer des propositions CGT pour le débat des membres de la CCC. Les assises de la mobilité qui ont conduit à la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, pour laquelle l'UIT a alimenté les structures de la CGT du contenu du projet de loi et de nos propositions alternatives. Élaboration de l'avis du CESE portant sur « travail, emploi et mobilités » du 13 novembre 2019.

La crise Covid et notre volonté de faire que le jour d'après ne ressemble pas à celui d'hier, ont conduit la CGT à élaborer, à partir des orientations et des repères revendicatifs mis à notre disposition, des propositions de transformation. L'UIT y a pris toute sa part dans les travaux de notre confédération (Environnement, Industrie, Territoires, JO2024, etc.).

L'UIT a poursuivi la dynamique du travail engagé dans le cadre des assises confédérales sociales et environnementales de la mer et du littoral de novembre 2018. Elle a par exemple contribué à la recherche de mandats CGT, en prise directe avec les enjeux maritimes, pour participer aux travaux des Comités Maritimes de Façades Sud Atlantique et Méditerranée, en lien avec les comités régionaux et les fédérations pour porter une voix différente dans ces instances, celle de la CGT.

L'UIT s'est investie pour la réussite du Forum Social International des Transitions Ecologiques et Sociales des 14 au 19 juin 2021 à Montreuil. Elle a contribué à porter la voix CGT sur le dossier du CDG Express, des retraites, etc.

L'UIT s'est pleinement engagée dans les mandats institutionnels confédéraux (Conseil National de la Transition Écologique, Commission des Comptes Transports de la Nation, Conseil National de l'Industrie avec le Comité Stratégique de la Filière Ferroviaire), des relations avec des élus politiques (Sénat, Assemblée Nationale, IDFM, etc.).

L'ensemble de ces sujets a conduit notre activité. Ils ont fait l'objet de présentations à nos structures syndicales dans les Bulletins trimestriels de l'UIT, elles font l'objet de comptes rendus ou de présentations lors des secrétariats et des bureaux, afin de vérifier et valider les positions de l'UIT.

Nos contributions, nos expressions et nos analyses UIT et celles des fédérations adhérentes, auront participé à une meilleure appropriation des enjeux de transports et

des infrastructures, de son organisation basée sur la complémentarité entre les différents modes de transports et non de sa concurrence, pour l'ensemble de nos structures syndicales, qu'elles soient professionnelles ou interprofessionnelles.

Le contexte de la crise Covid, les enjeux climatiques, la poursuite de la décentralisation et de la déconcentration des services et missions de l'État, du rôle de plus en plus important qui est confié aux territoires, l'accélération de la déréglementation et de la libéralisation des transports, sont autant de situations qui nécessitent de disposer d'une meilleure appropriation et d'une maîtrise des sujets transports. C'est un sujet éminemment politique. Le capital n'a jamais autant souhaité maîtriser l'organisation des transports. Son ambition demeure toujours la même, celle de ne pas payer le juste prix du transport et de reporter son coût à la collectivité.

La nécessité de disposer d'une CGT forte, porteuse de propositions, est essentielle. C'est ce que l'UIT a porté durant tout ce mandat, auprès des différentes structures de la CGT et des instances institutionnelles avec un seul but, celui de participer à la bataille des idées et à la construction du rapport de forces.

Il reste à franchir le cap de l'action pour imposer notre conception de l'organisation des transports. Les difficultés à mettre en mouvement l'ensemble des salariés des transports et des infrastructures demeurent toujours une réalité. La nécessité de développer des coopérations avec les FD des secteurs de l'industrie doit aussi être une priorité. Nous aurons à franchir ce cap afin de gagner en efficacité. Notre concept est l'inverse de ce que développe le capital. Chaque mode de transport demeure utile et nécessaire. Il ne s'agit pas d'aiguiser nos différences mais à l'inverse de chercher à les gommer. Notre projet de transformation se base résolument autour du progrès social et du progrès environnemental. L'un ne va pas sans l'autre. Notre proposition de Pôle Public de Transport marchandises et de Voyageurs doit y aider. Elle est une invitation au débat et à la réflexion avec nos organisations, les salariés et les usagers.

B - Fonctionnement de l'UIT : coordination de la réflexion et de l'activité revendicative

L'UIT est un outil de mise en commun, de réflexion et de construction de revendications communes à partir du corpus revendicatif de chaque secteur de transport.

Son objectif principal est de lever les obstacles catégoriels ou structurels à l'existence ou l'émergence de revendications convergentes, non seulement pour améliorer notre efficacité syndicale mais aussi pour anticiper les enjeux transport sous un angle prospectif.

Ceci permet la progression du travail revendicatif transport au sein de la CGT mais aussi une crédibilité de nos propositions dans un front commun face aux employeurs, aux décideurs et dans un possible travail commun avec d'autres organisations (associations d'usagers, organisations environnementales, ...).

Cette activité se fait sous le contrôle des fédérations concernées et par décisions prises lors des réunions statutaires de l'UIT. L'objectif visé est la plus grande convergence revendicative possible au service des organisations constitutives de l'UIT (fédérations, syndicats), de toutes les organisations de la CGT qu'elles soient professionnelles, territoriales, spécifiques ou transversales et la facilitation de la construction des mobilisations nécessaires au rapport de forces, qu'elles soient sectorielles ou interprofessionnelles.

L'UIT permet une articulation du travail des fédérations adhérentes, dans un fonctionnement d'échanges et de formalisation des idées. À partir des corpus revendicatifs de chaque fédération constituante et des contextes qu'elles vivent, les revendications communes transport émergent, se construisent et se partagent. Elle s'est également dotée d'une formation Transports, aux services des militants, qui se déroulent chaque année sur deux modules.

Elles évoluent au fur et à mesure des décisions prises dans chaque instance fédérale ainsi que des mises en commun successives au sein de l'UIT. Ce travail est enrichi par le biais des UIT en territoires qui, toujours sous le contrôle des fédérations par le biais de leurs organisations territoriales, apportent leur contribution notamment lors des bureaux élargis.

Selon les thématiques, l'UIT peut également travailler avec d'autres fédérations extérieures à l'UIT. Elle peut également remplir un rôle d'interface avec la confédération pour certaines revendications structurantes communes aux fédérations constituantes et pour la désignation de représentants de la CGT dans certaines instances nationales.

C - Bilan d'étape du déploiement en territoires

Chacun s'accorde à reconnaître l'utilité de disposer d'une expertise transport en territoires au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Utile car c'est par la coordination de l'apport de chacun, en proximité, que nous aurons une plus grande efficacité dans la construction des luttes. Utile car, même si nous sommes en opposition avec les politiques mises en œuvre au travers des différentes lois de décentralisation des lieux de décision et de déconcentration des services de l'État, nous ne pouvons pas nous en désintéresser, au regard des conséquences qu'elles comportent pour les usagers en matière d'offre de transports et de qualité de service. Utile car, pour les mêmes raisons, ces politiques conduisent à un abaissement des conditions sociales des salariés.

Disposer de collectifs transports en UD et de collectifs UIT dans les Comités Régionaux trouve dans ce contexte toute sa pertinence. C'est un des objectifs que nous nous étions fixés lors de notre précédente conférence.

Lors d'une évaluation réalisée durant un bureau de l'UIT, nous avons privilégié les rencontres dans les territoires. La Crise Covid, les conditions du confinement nous ont freinés dans notre déploiement. Pour autant, les rencontres qui ont pu se tenir avec les camarades des CR ont permis de vérifier l'importance des questions transports à l'échelle des territoires. Pour beaucoup d'entre elles, à l'occasion des conférences des CR, la question des transports est inscrite à l'ordre du jour des conférences et fait l'objet d'un débat. Signe que nos interventions UIT au fil de l'eau des rencontres et des réunions interpellent.

La CGT dispose de 14 Comités Régionaux pour 13 régions administratives que l'UIT rencontre régulièrement. L'UIT dispose de 9 correspondants UIT en CR.

Afin de faciliter l'émergence des UIT décentralisées, nous proposons de poursuivre notre déploiement en territoires auprès des CR. Pour donner plus de force à ces UIT, nous proposons également d'affecter, pour chaque UIT dans les CR, un camarade du bureau national UIT qui aura en charge d'être l'interlocuteur du quotidien sur les éléments d'informations utiles, montantes et descendantes.

Notre ambition étant de disposer de l'outil qui permet à la CGT, toute la CGT, une approche cohérente des sujets sociaux, environnementaux et économiques et du service public qui touchent aux transports.

DIRECTION de l'UIT

La direction nationale qu'est le Bureau est élue à la conférence par les commissions exécutives des fédérations constituantes qui formulent leurs propositions, dans un esprit de politique des cadres, de disponibilité et d'engagement pour un bon fonctionnement de l'outil au niveau national et du suivi dans les territoires.

Les membres du secrétariat sont issus du bureau et assurent le lien et l'activité à partir des décisions prises en bureau, dans le cadre de la feuille de route que se sera donnée la conférence et en tenant compte de l'actualité transport.

Il nous faut encore améliorer le fonctionnement de l'outil UIT au niveau national dans une démarche partagée avec un souci particulier pour le fonctionnement du secrétariat.

Cette conférence verra un renouvellement de membres du bureau et il devra être pris en compte les éventuels départs de camarades qui feront valoir leurs droits à la retraite et assurer une continuité et une cohérence dans notre activité.

DIRECTION DE L'UIT SORTANTE

Frédéric LE MERRER	Secrétaire Général UIT
Laurent BRUN	Secrétaire Général Fédération Cheminots
Fabrice MICHAUD	Secrétaire Général Fédération des Syndicats de Transports
Philippe GARCIA	Secrétaire Général Fédération de l'Équipement/Environnement
Pierrick SAMSON	Secrétaire Général Fédération Nationale des Syndicats Maritimes
Jean-Philippe CHATEIL	Secrétaire Général Fédération des Officiers de la Marine Marchande

FÉDÉRATION DES TRAVAILLEURS, CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER CGT (CHEMINOTS)

Cyril CAPDEVIELLE – Sébastien GASC – David DONNEZ – Bruno LACROIX – Jean RICONNEAU

FÉDÉRATION NATIONALE DES SYNDICATS DE TRANSPORT CGT (FNST)

Jacky ALBRAND – Abderahim EL KASRI – Jacques ELIEZ – Bertrand HAMMACHE – Thierry LILLIER

FÉDÉRATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT/ENVIRONNEMENT CGT (FNEE)

Charles BREUIL – Christophe HEGOT – Isabelle ROBERT – Gaëtan SILENE – Gauthier STUTZER

FÉDÉRATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES CGT (FNMS)

Pierre Michel CAMELIO – Fabien DELACROIX

FÉDÉRATION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE CGT (FOMM)

Simon Clovis HYVERNAT

SECRETARIAT

Frédéric LE MERRER – Jacky ALBRAND – Isabelle ROBERT – Pierrick SAMSON
Sébastien GASC – Thierry LILLIER – Bruno LACROIX – Charles BREUIL – Jean-Philippe CHATEIL
Fabien DELACROIX – Simon Clovis HYVERNAT



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

**SYNDIQUEZ-
VOUS !!!!**

www.cgt.fr

