

Edito	P 1
Les comptes Transport 2016.....	P 2
Plan climat : Transport, les grands absents.....	P 4
Coûts externes des transports, parlons-en !.....	P 6
Péages d'autoroutes	P 8
Dossier : Transports en Europe : Enjeux revendicatifs.....	P 9
Ile-de-France : Une région au bord de l'asphyxie !.....	P 15
Brève.....	P 17
En direct d'une région : Bretagne.....	P 18



11^e CONFÉRENCE DE L'UIT

Une préparation dans la lutte sur des choix de sociétés où les transports sont au cœur des enjeux en matière sociale, économique et environnementale !



© Pascale Lalys
Dominique Launay
Secrétaire général
de l'UIT

Le gouvernement se retrouve de plus en plus isolé pour porter sa politique de régression sociale, rejetée très largement par les organisations syndicales (hormis le patronat), par les salariés et plus largement par la population, en témoigne la mobilisation qui s'amplifie.

Chacun mesure bien que c'est un nouveau modèle social que veut imposer ce gouvernement et tous les libéraux qui le soutiennent, faisant table rase des conquêtes de 36, du programme du Conseil National de la Résistance et des acquis –fruits d'années de lutte.

Toutes les richesses aux tenants du capital et la précarité, la pauvreté pour les salariés, les retraités, les chômeurs, les jeunes ...

Les salariés des transports et des infrastructures mesurent bien la gravité de ces attaques, eux qui subissent depuis des années les effets dévastateurs de ces politiques, sources d'un terrible dumping social plaçant les salariés en concurrence entre eux pour toujours plus de moins-disant social, au détriment aussi des enjeux environnementaux.

Mais, peu importe les effets sur le climat et le social, le Capital garde la «main» sur les transports, ceux-ci étant au cœur des échanges mondiaux au service de leurs intérêts financiers.

Pourtant, en France, les transports sont dans le rouge, avec des émissions de Gaz à Effet de Serre

dues au transport routier en hausse en 2015 et 2016, pendant que les parts modales du ferroviaire et du fluvial sont à la baisse, complètement à contre-courant des objectifs affichés au Grenelle de l'Environnement qui –pourtant- déclarait : «le Fret ferroviaire, fluvial et le cabotage maritime d'intérêt général» ; mais, aussi de l'accord de Paris.

D'ailleurs, les transports sont traités de façon marginale dans le «plan climat» présenté par le Ministre N. Hulot.

On mesure l'antagonisme qu'il y a entre les intérêts du capital et l'intérêt général en matière sociale et environnementale !

C'est pourquoi la CGT, poursuivant sa démarche rassembleuse, œuvre à ce que les «Assises de la Mobilité» –lancées par le Gouvernement- n'aboutissent pas sur une loi sanctuarisant l'ouverture à la concurrence et la libéralisation du transport voyageurs urbain. Mais qu'elles abordent les sujets de fond permettant de répondre –de façon durable- au réchauffement climatique et de santé publique, en faisant des propositions pour replacer au centre des débats les questions sociales, environnementales, d'aménagement des territoires et de réindustrialisation pour une véritable «économie circulaire» et un renouveau du Service public.

C'est dans ce contexte et sur ces bases que se prépare la 11^e Conférence de l'UIT des 28-29 et 30 novembre 2017.

Les comptes Transports 2016 : Dans le **ROUGE** !



Le coût du capital aura-t-il raison du réchauffement climatique au moment où les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) dues aux transports routiers sont, à nouveau, en hausse. Le 07 juillet 2017, se tenait la réunion présentant le 54e rapport de la Commission des Comptes Transports de la Nation (CCTN). On notera qu'à nouveau la CGT était la seule organisation syndicale de salariés présente.

Après une année 2015 pour laquelle nous avons déjà tiré le signal d'alarme, le rapport 2016 et les éléments qu'ils portent alertent tous les acteurs transports, économiques, politiques, les associations et ONG et bien sur les syndicalistes que nous sommes, en effet les émissions de GES dues aux transports routiers continuent de progresser en 2016 après la hausse de 2015. Pour la CGT à la lecture du rapport les comptes sont au rouge. Nous nous éloignons des objectifs fixés par l'accord de Paris et de la loi sur la transition énergétique, où il est vrai les transports sont peu abordés. La part modale de la route progresse pendant que celle du FERT ferroviaire baisse pour repasser sous la barre des 10%, tout comme celle du fluvial.

La part du ferroviaire voyageurs est aussi en baisse du essentiellement aux trafics régionaux et TET qu'on supprime notamment les trains de nuit dans la période. Résultats de choix politiques qui ne veulent pas s'attaquer à cette question de fond qui avait pourtant fait

l'objet d'un consensus au moment du grenelle de l'environnement sur le report modal.

D'ailleurs l'étude sur la projection de la demande « transports » sur le long terme qui nous a été présentée l'année dernière est parlante puisqu'on constate qu'en 2030 les parts modales entre la route, le fer et le fluvial sont identiques à aujourd'hui malgré une hausse de 120 Mds T/KM, démontrant une forte hausse du trafic routier.

Après le discours du 1^{er} Ministre devant le Parlement, le 04 juillet 2017, et la présentation des objectifs du Ministre de la transition écologique et solidaire, à la présentation des chiffres du rapport, on sent un décrochage entre la « vraie vie » et ce que l'on annonce.

Le premier Ministre abordant l'accord de Paris et annonçant la neutralité carbone d'ici 2050 a utilisé cette expression : « l'autruche est sans doute un animal sympathique, mais mettre sa tête dans le sable n'a jamais préparé personne à affronter l'avenir ». On peut appliquer cette expression aux politiques transports. Car tant qu'on refusera d'aborder concrètement la rémunération du coût réel du transport, en partie rémunéré par le contribuable, on va continuer à verser des larmes de « crocodiles » sur le réchauffement climatique.

Quand allons-nous sortir de cette concurrence mortifère entre les modes, alors que face aux enjeux de société auxquels nous sommes confrontés et considérant que nous avons besoin de tous les modes de transports, il faut travailler la complémentarité dans un concept multimodal à partir des besoins.

L'exemple du covoiturage concurrentiel est significatif puisqu'il a remis de la voiture sur la route au détriment plus particulièrement du train, avec un impact négatif

sur les émissions de GES. On pourrait aussi parler des cars « Macron ».

Regardons les prix du transport marchandises qui continuent de baisser dans tous les secteurs avec un décrochage alarmant dans le maritime (-6,6% par rapport à 2015 confirmant le décrochage de l'année précédente -10,3%). Un exemple de source Amateurs de France ; 1 aspirateur venant d'Asie et coûtant 150 dollars, le coût du transport par bateau est de 1\$, soit 0,6%. Ça ne coûte rien permettant les délocalisations dans les pays à moins disant social et environnemental, source d'un terrible dumping social pour tous les marins, l'emploi français étant en voie de disparition à l'image de ce qui se passe à CMA/CGM, 1re compagnie française et 3^e mondiale qui va encore supprimer des emplois de marins cette année.

Une compagnie qui possède 353 navires affrétés et 115 navires en fonds propres –mais seulement 22 sous pavillon français RIF (Registre International Français).

Le groupe CMA/CGM (29000 salariés dans le monde), qui annonce un chiffre d'affaires de 16 milliards de dollars, a vu en 2017 le nombre de marins français (officiers et marins) passer sous la barre symbolique de 500.

Voilà où conduit ce terrible dumping social !

Oui, le transport est sous rémunéré par rapport au coût réel. Regardons aussi l'histoire des « lasagnes de cheval » qui font le tour de l'Europe. Si le prix réel était payé, ferait-on des milliers de Kilomètres pour revenir au point de départ ?

D'ailleurs on constate que le dumping social, c'est mauvais pour l'emploi et l'environnement. La courbe du FRET routier Pavillon Français suit la courbe à la baisse du FRET ferroviaire pendant que la courbe du FRET routier Pavillon Etranger est continuellement en hausse. Particulièrement les «ex pays de l'Est » avec une main-d'œuvre très faiblement payée.

Et pendant ce temps l'emploi se précarise avec une hausse importante de l'emploi intérimaire, plus de 18% en 2016, atteignant son plus haut niveau depuis 15 ans.

La CGT, lors de cette réunion est intervenue sur plusieurs sujets, notamment sur le fait que les comptes taxis et VTC (entreprises, emplois ...) ne soient pas séparés sachant que les critères économiques et sociaux sont différents. Ça fausse les données dans une période où «l'uberisation » de l'emploi prend de l'ampleur dans tous les secteurs transports et logistiques.

Nos sommes revenus sur le VUL (Véhicule Utilitaire Léger) qui sont en forte progression mais, là aussi, avec quels contrôles car c'est la loi de la «jungle » qui prévaut comme pour les temps de conduite ...

Dans le même temps, les VUL sous pavillon étrangers sont également en forte progression dans un flou réglementaire complet, sans aucune mesure de contrôle, avec d'énormes impacts sur l'emploi tout en amplifiant le dumping social, sans oublier les effets négatifs sur l'environnement.

Nous avons aussi pointé la nécessité d'approfondir l'impact du « E.Commerce » dans l'augmentation des véhicules. Exemple sur Brétigny dans l'Essonne où Amazon envisage l'implantation d'une plate-forme. Elle n'est ni branchée avec le rail ni avec le fluvial, confirmant que tout le transport sera routier avec une annonce de 12500 véhicules par jour.

Autre alarme, la baisse des financements sur les infrastructures routières, impactant principalement le réseau non concédé et notamment départemental, posant de réelles questions de sécurités dans une période où les accidents de la route sont à la hausse, baisse aussi dans le ferroviaire hors LGV et IDF. Dans les deux cas cela pose des questions d'aménagements du territoire au risque de contribuer à la désertification de nombreux d'entre eux. Nous avons également précisé que SNCF Réseau s'endette rien que par les intérêts de la dette, sujet écarté de la réforme du système ferroviaire.

Il y a aussi le phénomène Métropole conduisant à des déplacements de populations et créant de nouveaux besoins de transports en imposant de la mobilité, y compris avec l'étalement urbain que ces métropoles engendrent.

A ce sujet, la CGT a demandé à ce que soient étudiés ce phénomène et son impact sur la mobilité tant des personnes que des marchandises.

Le véritable problème auquel on ne semble pas s'attacher, c'est la diminution de la circulation routière quel que soit le carburant. Car il est un phénomène qui prend de l'ampleur, c'est la saturation-avec des embouteillages monstres sur les routes et particulièrement autour des grandes métropoles.

Il y a aussi l'impact sur l'usure des infrastructures routières, car un camion de 44 tonnes, qu'il soit au gazole ou électrique dégrade toujours autant la chaussée sans être intégré au prix du transport.

Car le sujet qui fâche, c'est le financement du transport et pour la CGT au-delà de l'internalisation des coûts externes, il y a un besoin d'une véritable réforme fiscale pour l'intérêt général, à l'exemple de la TICPE ; qui la paie réellement ou en est exonéré, et son fléchage C'est le sens de l'article sur les «coûts externes ».

Nous avons demandé que le rapport appuie encore plus fort sur l'augmentation de la circulation routière et ses impacts négatifs sur les émissions de GES et les enjeux de santé publique qui nous éloignent des objectifs affichés posant l'urgence d'un report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial.

PLAN CLIMAT : Transports, les grands absents !



OUÙ EST LA LOGIQUE ÉCOLOGIQUE ?



Le 10 juillet 2017, se tenait la première réunion du CNTE (Conseil National de la Transition Ecologique), sous la présidence du nouveau Ministre de la transition écologique et solidaire, Monsieur Hulot.

Celui-ci a centré son intervention sur les priorités qu'il s'est fixées après la publication du plan gouvernemental climat, le 06 juillet 2017.

Il est ainsi revenu sur les principaux points de ce plan climat, à commencer par la feuille de route et son mode d'emploi, le ministre insistant sur le fait que les transitions écologiques et énergétiques doivent apporter «bien-

être et équité» soulignant que l'Economie Sociale et Solidaire relève de ses attributions. D'ailleurs un « Haut Commissaire à l'ESS » sera prochainement nommé.

Les mutations, indispensables dans les évolutions de société et de modèle économique à la hauteur des défis du changement climatique et des pertes de biodiversité, doivent s'engager de manière irréversible et progressive. Partant du constat des oppositions entre économie/social/écologie, il se veut lucide sur les difficultés en cause : ainsi on peut partager les objectifs, mais de diviser dès qu'on touche les conséquences. Il fait donc part de sa conviction qu'il faut savoir «mieux partager et se retrouver » avec des actions où chacun ressent que son intérêt et celui de l'intérêt général correspondent ; «il y aura parfois des divergences, mais il faut approfondir le dialogue ».

Mais on mesure bien que le poids du capital pèse dans les propos du ministre et pèseront encore plus dans les décisions qui seront prises par le gouvernement, à l'image de ce qui s'est décidé ces dernières années en matière environnemental, notamment depuis le Grenelle de l'Environnement.

Concernant la loi sur la TECV de 2015 (Transition Energétique pour la Croissance Verte), le ministre considère qu'elle comporte des objectifs ambitieux, précisant qu'il ne s'agit pas de

les modifier et que ses instruments se mettent en place comme la PPE (Politique Pluriannuelle de l'Energie) qui devra être révisée avant fin 2018 comme la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Pour rappel, en 2015, la CGT avait déclaré –et l'histoire nous donne raison- que la TECV était plutôt une loi de transition électrique, le principal secteur émetteur de Gaz à Effets de Serre (GES) que sont les transports en étant pratiquement exclus, ce que nous n'avons pas manqué de rappeler au ministre.

Concernant l'objectif de la loi TECV de réduire à 50 % la part de l'électronucléaire dans la production électrique en 2025, sujet non traité dans le plan climat, pour le ministre, elle implique la fermeture de 17 réacteurs. Cela doit se faire « sans brutalité, sur des critères rationnels », avec de la planification, le ministre ajoutant que l'échéance de 2025 de la loi n'est pas gravée dans le marbre « cela peut être avant ou après... ».

Le ministre annonce qu'une réflexion sera lancée avec les organisations professionnelles et syndicales sur l'évolution des métiers dans le secteur de l'énergie sous l'effet des transitions et le plan de programmation des emplois et compétences prévu par la loi TECV sera publié en 2018. L'arrêt des centrales électriques au charbon d'ici 2022, ou leur évolution vers des énergies moins carbonées pour assurer la sécurité d'approvisionnement, sera accompagné par des contrats.

Pour tous les salariés dont l'emploi est directement menacé par la transition à moyen terme, avec l'exemple de la production d'énergies fossiles, est aussi mentionnée la mise en place de « contrats de transition écologique » associant « salariés, collectivités territoriales, entreprises, Etat ».

Les orientations et actions du plan climat valent pour la durée du quinquennat, mais aussi bien au delà.

Ainsi de l'objectif de neutralité carbone en 2050, qui va au-delà du facteur 4 de réduction des gaz à effet de serre prévue par la loi TECV, de la trajectoire du prix carbone – le prix de 100 € par tonne d'ici 2030 étant insuffisant – une augmentation accélérée de la contribution climat énergie de la TICPE sera fixée pour les 5 années dans la loi de finances 2018.

La convergence des fiscalités diesel/essence sera également réalisée dans le quinquennat. Sera étudiée une prime à la transition « pour les ménages aux revenus modestes » qui serait limitée au remplacement de véhicules diesel d'avant 2001 ou essence d'avant 1997 (combinée au bonus-malus).

En fonction du rythme d'augmentation des fiscalités, des mesures de compensation seront introduites pour ne pas pénaliser les ménages les plus modestes (hausse du chèque énergie, aides au remplacement des chaudières à fioul et des vieux véhicules). L'acquisition de poids lourds fonctionnant au gaz sera fiscalement aidée. Nicolas Hulot relève que l'objectif qui est proposé au plan européen de la fin des ventes de véhicules émettant des gaz à effet de serre en 2040 n'a pas fait hurler les constructeurs automobiles.

Le gouvernement lancera au second semestre 2017 les « Assises de la mobilité qui prépareront une loi mobilité et traiteront notamment de la tarification des usages de la route, de l'accès à la mobilité, de la relance de secteur logistique, du développement des mobilités douces ».

Sur cette question des transports, grands absents du plan climat et peu abordée par le ministre, la CGT -dans la continuité de ce que nous avons porté à la CCTN

du 07 juillet 2017- a tenu à dire au ministre que nous sommes face à un choix de société pour ne pas dire à un tournant. Si des actes politiques forts ne sont pas pris rapidement, l'avenir du Fret ferroviaire est compromis ou restera marginal.

La question se pose également pour le fluvial, tout comme pour le transport ferroviaire voyageurs avec des fermetures de lignes, la suppression des trains de nuit, au cœur de fortes mobilisations, véritable non sens économique, social et environnemental contribuant à la désertification des territoires.

Nous avons clairement dit au ministre que les enjeux de transports/mobilités ne pouvaient se réduire à la question du véhicule personnel alors que les émissions de GES du secteur transports sont à la hausse ces deux dernières années.

Il faut s'attaquer à la question de fond qu'est le coût du transport et sa rémunération, posant également des questions de fiscalités.

A ce sujet, le ministre ayant repris le thème «taxer la pollution plutôt que le travail », la CGT lui a rappelé que les cotisations sociales ne sont pas des taxes mais la base de la solidarité au travers du salaire socialisé (sécurité sociale...).

Nous avons aussi rappelé que, pour la CGT, nous avons besoin de tous les modes de transports mais en complémentarité, dans un concept multimodal, sortis de la logique du marché et de la concurrence à tout va au cœur d'un terrible dumping social, contribuant de fait à empêcher tous reports modaux de la route, vers le ferroviaire et le fluvial.

Cela posant bien les questions de maîtrises publiques et de services publics.

Sur cette dimension transport, tout comme sur l'économie circulaire et les circuits courts, nous avons vu un ministre en porte à faux entre ce qu'il faudrait réellement faire pour s'attaquer –de façon durable- au réchauffement climatique et la pression du capital, soucieux d'abord de ses intérêts financiers !

De façon offensive et constructive, la CGT va s'emparer de ces «Assises de la mobilité » et faire que les organisations syndicales y soient parties prenantes (ce qui ne semble pas prévu) et contribuer –dans une large démarche de rassemblement- à ce que les sujets de fond y soient abordés afin de permettre de répondre de façon durable au réchauffement climatique et de santé publique ; en plaçant au centre des débats les questions sociales, environnementales, d'aménagement des territoires et de réindustrialisation, pour une véritable «économie circulaire » et un renouveau du service public.

Comme la CGT, les autres confédérations syndicales qui sont intervenues (FO-CGC) ont demandé à rencontrer le ministre.

COÛTS EXTERNES DES TRANSPORTS ; PARLONS EN !



Les orientations décidées dans les différents sommets mondiaux et européens et lors du Grenelle de l'Environnement nécessitent à l'évidence un véritable engagement des gouvernements et des opérateurs historiques ferroviaires pour que le report modal en faveur des modes alternatifs se concrétise.

Pourtant la part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies. Elle est passée de 24,7 % des t-km intérieures en 1995 à 15 % en 2013, dont 9,4 %, seulement pour le transport ferroviaire de marchandises ferroviaire et 2,4 % pour le fluvial.

En 2013, 340 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) ont été transportées sur le sol français, dont près de 289 milliards par la route. Le transport de marchandises est ainsi essentiellement réalisé par la route.

Pour ce qui concerne le transport voyageurs, depuis 2008 (année qui suit le grenelle environnement) le trafic en voyageurs kms (Vkm) par mode de transports a augmenté au total de 12 %. Mais là aussi ce sont les modes les plus polluants qui progressent le plus : voitures particulières + 14 %, aérien + 12 %, contre seulement +2 % pour le ferroviaire.

Une étude, commandée par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), met en évidence les avantages environnementaux du rail par rapport à d'autres modes de transports.

Cette étude, réalisée en 2011 sur la base de données datant de 2008, par un consortium de consultants (CE Delft, ISIS et INFRAS) s'intéresse aux coûts externes liés aux transports.

Elle met en évidence que les coûts externes liés au transport routier sont au moins 4 fois plus élevés que ceux du transport ferroviaire (4 fois pour le fret, 6 pour le transport de passager).

On apprend également que le total des coûts externes liés aux transports en 2008, pour les 27 pays étudiés, a été estimé à 510 milliards d'euros. En ajoutant la congestion, on approche les 660-760 milliards.

Les accidents, la congestion, le changement climatique et la pollution représentent 86 % des coûts.

Le total des coûts externes représente 4 % du PIB des 27 pays étudiés, 5 à 6 % avec la congestion. Il s'agit donc d'un enjeu important qui est aujourd'hui financé en grande partie par le contribuable.

Le secteur routier génère 93 % du total des coûts externes. Le rail, environ 2 %, le secteur aérien de passager 4 % et le trafic par voie navigable 0,3 %.

Considérant que nous avons besoin de tous les modes de transports, la CGT porte une véritable politique multimodale qui privilégie les modes de transports les moins polluants chaque fois que de possible. L'internationalisation des coûts externes peut être un des outils de cette politique.

La réforme du système ferroviaire a modifié le code des transports dans son article L. 2111-10, pour imposer concernant la maintenance et le développement des infrastructures la « couverture du coût complet ». Par ailleurs la réforme dispose que le Groupe Public ferroviaire est indissociable et solidaire. Enfin les entreprises ferroviaires acquittent des sillons pour circuler sur le RFN. Les coûts de l'infrastructure sont donc internes au système ferroviaire et non pas externes comme voudraient nous le faire croire certains « libéraux ».

D'après l'USIRF (l'union des syndicats de l'industrie routière française) 16 milliards d'euros ont été consacrés en 2015 par l'ensemble des collectivités à la gestion du patrimoine routier français (30 % pour de nouvelles infrastructures et 70 % pour l'entretien et les grosses réparations). Quand le ferroviaire paye lui-même son infrastructure...

L'approche qui consiste à couvrir les coûts externes routiers par la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques peut paraître a priori intéressante puisqu'il s'agit d'une taxe « écologique ». Pourtant rien n'indique que la TICPE soit fléchée dans le budget de l'état en faveur des modes de transports plus respectueux de l'environnement ce qui serait nécessaire pour sortir du paradigme du tout routier.

En 2015 en effet la TICPE a rapporté 26,240 Milliards d'euros dont 13 Milliards au profit du budget général de l'état (donc pas forcément pour les transports), 5,4 Milliards au profit des régions pour l'aide aux entreprises, et 6,3 milliards au profit des départements pour le RMI/RSA.

Un certain nombre de professions et activités bénéficient d'exonérations partielles ou totales de la TICPE dont l'aviation et les transports routiers de marchandises. Le prélèvement de la TICPE repose donc essentiellement sur le contribuable qui paye déjà la route.

Par ailleurs le contribuable paye la même TICPE en Auvergne et en île de France alors qu'il ne dispose pas à l'évidence du même accès au transport public. Cette taxe pèse vraisemblablement plus sur les contribuables les plus modestes qui n'ont pas les moyens d'investir dans des véhicules plus économes en énergies fossiles, voir des véhicules qui utilisent d'autres énergies et qui n'ont pas accès à un mode de transport collectif.

Il faut à l'évidence inverser les politiques publiques d'investissements de ces dernières décennies et réformer la fiscalité.

D'après les comptes transports de la nation, on peut observer que les subventions d'exploitations des transports routiers de FRET et de déménagement s'élèvent à 45 millions d'euros en 2009, 51 en 2010, 40 en 2011 et à zéro euro en 2009, 2010, 2011 pour le FRET ferroviaire.

Pour le transport ferroviaire interurbain de voyageurs : Impôts, taxes et versements assimilés en 2012 sont de 883 Millions d'€, pour 39 millions de subventions (rappelons que les TET sont subventionnés à 95 % par des prélèvements sur la SNCF). Pour les transports aériens de passagers, nous avons toujours en 2012 : 238 M d'€ d'impôts, taxes et versements assimilés pour 87 M d'€ de subventions.

Au-delà de l'internalisation des coûts externes, il apparaît donc nécessaire pour la CGT de mettre en œuvre une véritable réforme de la fiscalité. Il faut faire de la fiscalité des entreprises un moteur de progrès, moduler l'impôt sur les sociétés en fonction du comportement des entreprises en matière d'emploi, salaires, investissement, de préservation de l'environnement et augmenter l'impôt pour celles qui contribuent à la financiarisation de l'économie.

Dans le même ordre d'idée, les politiques publiques d'investissements doivent être évaluées au regard de leur efficacité économique, sociale et environnementale.

HAUSSE DES PÉAGES D'AUTOROUTES : Les Sociétés Concessionnaires en veulent encore plus !



Tout le monde connaît la situation de «rente» des très rentables sociétés concessionnaire d'autoroutes (SCA) dont les chiffres d'affaires sont en augmentation constante (20 à 24%) avec des taux de rendement parfois supérieurs à 10%. Les profits réalisés (sans prendre aucun risque) par leur gestion d'un bien public ne sont qu'infinitement redistribués et rentrent directement dans les poches de leurs actionnaires puisqu'elles ont versé 1,45 milliard d'euros de dividendes en 2014, puis 3,3 milliards en 2015. La redistribution annuelle des profits est tirée essentiellement : des péages (usagers), de l'exploitation des salariés des sociétés d'autoroutes (chantage à l'emploi avec 3000 emplois de péagistes déjà supprimés depuis 10 ans,), du Crédit d'impôts et Compétitivité emploi des trois dernières années (CICE ayant contribué pour son effet d'aubaine à hauteur de 41,5 millions d'euros).

Les tarifs des péages autoroutiers vont pourtant augmenter de 0,76% en moyenne en 2017 en France. Cette augmentation étant modulée en fonction des réseaux gérés par les SCA : de +0,58% pour Sanef et SAPN (groupe Abertis) à +1,20% pour Autoroutes du Sud de la France (Vinci), en passant par 0,90 % chez APRR (Eifage et Macquarie).

«C'est plus de deux fois» le taux d'inflation !

Sur la période 2019-2023, les automobilistes devront payer le rattrapage du gel des tarifs décidé en 2015, mais aussi financer le plan de relance autoroutier de 3,2 milliards d'euros dont les modalités de compensations prévoient le rallongement des durées de concessions mais également des hausses supplémentaires des tarifs de péage. Grace à ces contrats « bétons » ce sera plus de 12 milliards qui seront prélevés sur les usagers !

A cela s'ajoute un nouveau plan d'investissement autoroutier annoncé par l'Etat : 57 opérations pour un coût global de construction estimé à 803,5 millions d'euros.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) saisie pour avis le 13 mars 2017 conclut dans un communiqué du 19 juin 2017 que « les augmentations des tarifs de péages prévues excèdent le juste niveau qu'il serait légitime de faire supporter aux usagers »

Elle conteste ainsi les tentatives des SCA de faire financer, par les usagers et les contribuables locaux, la moitié des 800 millions d'euros (370 millions) qui devrait être financée uniquement sur les fonds propres des sociétés d'autoroutes.

Tout ceci corrobore bien les précédents rapports de : la commission développement durable de l'Assemblée Nationale présidée par JP Chanteguet, de la Cour des Comptes et de la haute Autorité de la Concurrence et d'une proposition de loi du Groupe CRC, lesquels attestaient tous du fait que les sociétés d'autoroutes sont dans une situation de rente, situation reconnue par l'État qui laisse perdurer cette gabegie financière par la poursuite de plans de relance autoroutiers négociés en 2016 et en cours de réalisation pour les 10 ans à venir.

Pour la CGT, il est inconcevable que la gestion d'un bien public engendre la moindre rente à des sociétés privées dont le seul but est de maximiser les profits et de les redistribuer de façon indécente à leurs actionnaires. Alors que de l'autre côté, l'Etat et les collectivités territoriales voient leur réseau se dégrader faute de moyens comme le confirme le rapport du sénateur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat Hervé Maurey intitulé « Infrastructures routières et autoroutière : un réseau en danger. »

Pour la CGT, les richesses produites par l'exploitation des autoroutes à péages doivent servir à renforcer la sécurité sur les autoroutes passant par l'arrêt des suppressions d'emplois et l'amélioration des conditions de travail des personnels, être utilisées pour entretenir et développer l'ensemble du réseau routier ainsi que des modes de transport plus écologique permettant de limiter les émissions de GES (rail, fluvial et cabotage maritime).

Pour cela, il n'y a qu'une solution : renationaliser les autoroutes, se donner les moyens d'un service public routier, par une politique d'entretien et d'investissement routier et d'exploitation et de sécurité routière sous maîtrise publique avec des agents publics.

DOSSIER : TRANSPORTS ET EUROPE : ENJEUX REVENDICATIFS



Le congrès de la fédération européenne des travailleurs du transport (ETF) s'est déroulé à Barcelone. Se sont réunis les délégués des 250 syndicats représentant plus de 4 millions de travailleurs dans 41 pays. Le congrès a élu Franck MOREELS Président et Eduardo CHAGAS Secrétaire général. Le congrès a également validé les dirigeants dans les 7 sections (Aviation, dockers, maritime/pêche, fluvial, rail, transport public et route/logistique) et élu la commission exécutive où la France a deux sièges (CGT, CFDT).

Les syndicats ont ainsi tracé les enjeux revendicatifs des 5 prochaines années sur les sujets spécifiques à chaque section et ceux communs à l'ensemble des salariés des transports.

La féminisation des métiers et le droit à l'égalité ainsi que l'enjeu de la jeunesse ont fait l'objet de conférences afin d'élire et rédiger les revendications

spécifiques. L'apport des nouvelles technologies et leurs influences dans le système de transport sont de plus en plus présents et perturbent considérablement la place du salariat. Les évolutions démographiques amènent à une urbanisation croissante qui repense en permanence le transport urbain et de longue distance, le changement climatique bouleverse des régions entières du globe en termes de migration, d'agriculture, ce n'est pas sans conséquence sur les flux de transport. Cette mondialisation des échanges nous oblige à penser le monde de manière globale et notre syndicalisme héritier d'un long passé internationaliste à cette tradition qui nous permet d'aborder les enjeux revendicatifs dans la globalisation de manière efficace.

Ce dossier spécial du bulletin de l'UIT nous permet de présenter les actions menées, les luttes en cours et nos revendications en Europe par section. 2018 sera l'année du congrès de l'ITF pour construire un syndicalisme puissant face aux multinationales et faire que les travailleurs de tous pays soient unis pour combattre le dumping social et cette concurrence mortifère les opposant, les transports étant le noyau dur du capitalisme mondial.

Face à ces enjeux, la prochaine conférence de l'UIT des 28-29 et 30 novembre 2017 consacra un débat spécifique sur ce thème avec la présence de Frank MOREELS, nouveau président d'ETF.

Le transport Ferroviaire

Le secteur ferroviaire en Europe se transforme radicalement sous l'effet d'une restructuration continue, de la privatisation, de l'introduction de la concurrence dans le transport public ferroviaire de passagers et de l'évolution des sociétés publiques de chemins de fer traditionnelles vers un modèle d'entreprises transnationales et multisectorielles en concurrence à l'échelle européenne et mondiale. La numérisation et l'automatisation croissantes modifient également le cadre du travail, voire le concept de travail lui-même dans les transports ferroviaires. La CGT, membre du bureau de section, impulse une coordination plus forte pour tendre vers une convergence des luttes pour faire face aux deux grandes multinationales SNCF et DB.

Par ailleurs, la concurrence accrue dans le secteur du fret ferroviaire reste sans impact sur le transfert modal et montre que la solution ne réside pas dans la concurrence, mais dans des investissements appropriés dans le secteur ferroviaire et un cadre réglementaire juste. Le manque de transfert modal vers le secteur ferroviaire est préoccupant compte tenu du changement climatique et du fait que le transport ferroviaire est le mode de transport de masse le plus respectueux du climat.

Après 5 ans d'intenses négociations, la décision de mettre en œuvre le 4e paquet ferroviaire a été prise. La CGT a été à l'initiative des rassemblements aux parlements de Strasbourg et Bruxelles durant la période. Nos luttes ont amoindri l'ambition des libéraux mais l'ouverture des marchés au transport national de passagers débute avec le calendrier de décembre 2020, la concurrence dans le transport public ferroviaire de passagers s'étend déjà progressivement dans de plus en plus de pays. Cette pression à la compétitivité et à la réduction des coûts dans le secteur ferroviaire débouche sur de multiples stratégies d'entreprise : réduction de l'emploi, abaissement des conditions de travail et attaques contre les droits des travailleurs. Le dumping social est également une réalité dans le secteur ferroviaire.

Les priorités de la Section Chemins de fer de l'ETF sont :

- 1 - Lutter contre le dumping social dans le secteur des chemins de fer en Europe ; lutter pour les droits syndicaux, les droits du travail et la protection sociale au sein du secteur ferroviaire libéralisé.
- 2 - Assurer la sûreté et la sécurité ferroviaires dans un monde des chemins de fer en évolution
- 3 - Promouvoir la qualité de l'emploi dans les chemins de fer - lutter contre la libéralisation et la privatisation

Afin d'atteindre ces objectifs, la section concentrera son travail dans trois domaines en particulier. L'ensemble des activités dans ces domaines sera axé sur les trois priorités de la Section :

- 1 - La législation et politique en matière de transport ferroviaire
- 2 - La politique syndicale et syndicalisation à l'échelle mondiale, Dialogue social européen

Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)

La mondialisation, la numérisation, l'automatisation, le changement climatique et l'évolution démographique sont des évolutions technologiques qui auront un impact particulièrement fort sur le secteur ferroviaire dans les dix prochaines années, ce à quoi la section doit se préparer.

Avec les trois groupes consultatifs que sont les conducteurs de locomotive, les personnels de bord et les personnels de maintenance du matériel s'engagent sur leurs compétences spécifiques.

La CGT s'inscrit pleinement dans ces perspectives pour à la fois comprendre, contester, mobiliser et proposer des alternatives crédibles pour l'ensemble des cheminots européens.

Le transport Routier



Dans son «Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe » de novembre 2016, le Comité National Routier (CNR) illustre de manière chiffrée une situation déjà bien connue : tandis que les nouveaux États membres dominent les marchés du transport international (y compris le transport transfrontalier et le transport bilatéral), les entreprises de transport routier des États membres de l'Europe des 12, quant à elles, doivent leur existence à leur seule activité de transport routier national. On peut craindre que les propositions de la commission de réécriture du paquet routier, des textes législatifs européens encadrant l'activité de transport de marchandise et de passagers par route, n'aggravent encore cette situation.

Les campagnes ETF qui ont eu lieu dans les dernières années ont trouvé leur prolongement dans le cadre de la lutte que nous avons engagée au niveau européen contre cette réécriture.

C'est ainsi que la campagne de renforcement de la représentation transfrontalière et d'organisation de conducteurs professionnels d'Europe de l'est a contribué à construire un front uni européen des syndicats de transport. Lors de nos manifestations des conducteurs et syndicalistes polonais, roumains, bulgares ou lithuaniens sont à nos côtés sur les mêmes revendications.

La campagne sur le temps de repos hebdomadaire hors du camion a aussi trouvé un prolongement lorsqu'il a été question de réécrire les conditions de travail et les temps de conduite des conducteurs. Il en va de même de celle contre le dumping social, pour des salaires minimums et l'application de ceux-ci aux travailleurs détachés, la lutte contre les compagnies boîte aux lettres que nous n'avons cessé de dénoncer.

Dans le paquet « Mobilité », la Commission européenne propose d'étendre la période de référence pour le calcul des temps de conduite et de repos de 2 à 4 semaines. Sur un mois, les conducteurs devront prendre deux périodes de repos de 24 heures et deux périodes de 45 heures. En pratique, cela risque de se traduire par une concentration du temps de conduite dans les 3 premières semaines du mois et les jours de repos hebdomadaire concentrés en fin de mois. Les conducteurs ne bénéficieraient alors aussi que de deux jours de congés sur une période de 18 jours de conduite. La proposition de la CE mènera à un allongement du temps de conduite, c'est-à-dire 56 heures pendant 2, ou 3 semaines consécutives. Pour l'ETF, cette proposition influera fortement sur la sécurité routière et sur celle des conducteurs et des passagers. Ce que n'a pas manqué de faire remarquer le président CGT du groupe de travail ETF transport de passagers par route lors d'une conférence à la presse professionnelle, organisée par ETF dans les locaux du syndicat allemand Ver.di.

Elle touchera aussi à la dignité des conducteurs en particulier ceux des pays d'Europe orientale. En l'absence de toute obligation légale pour les employeurs de prévoir pour un logement et de payer pour que les chauffeurs puissent rentrer chez eux, les conducteurs non-résidents se retrouveront coincés jusqu'à une semaine (leur temps de repos cumulé) dans un pays où s'effectue leur activité et dont le niveau de vie est bien supérieur à leur moyen de subsistance. La proposition de la Commission ne leur laisse malheureusement aucune possibilité de passer leur repos hebdomadaire dans des conditions convenables. Ils ne percevront pas d'indemnité journalière pour la période de repos concentrée en fin de mois, et ne toucheront que le salaire minimum proratisé en vigueur dans leur pays d'origine (qui atteint à peine 300€

mensuel dans certains États membres) pour cette période déterminée, voire subiront une rupture de leur contrat de travail pour la période en question et ne toucheront donc absolument rien.

Sur cette question la position de l'ETF consiste à refuser toute remise en cause des règles actuelles de calcul.

Avec le lancement du paquet sur la mobilité, la Commission européenne a insisté sur le fait qu'il n'y aurait pas de libéralisation du cabotage. Mais la nouvelle proposition en matière de cabotage omet d'aborder comme il se doit le problème du cabotage en chaîne, ce qui signifie que les opérateurs seront toujours en mesure de traverser les frontières à plusieurs reprises afin de bénéficier du plus grand nombre possible de « créneaux » de cabotage. Supprimer les restrictions portant sur le nombre d'opérations de cabotage tout en réduisant la période de cabotage à 5 jours ne peut être interprété que comme une étape décisive vers la libéralisation complète des marchés nationaux du transport routier.

En ce qui concerne le détachement la position ETF est toujours invariante, à savoir que le détachement s'applique au cabotage à partir du 1^{er} jour !

Il n'est pas certain que les gesticulations du président Macron en Roumanie et Bulgarie et son attaque concernant l'attitude polonaise sur le détachement ne mène nulle part. En particulier lorsque l'on sait que nombre de sociétés basées en Pologne probablement plus de la moitié sont des filiales de sociétés occidentales. La position ETF consiste également à exiger le déploiement sans délai du chronotachygraphe intelligent et un renforcement des corps de contrôle.

Lors du congrès ETF nous avons pu intervenir directement auprès de la commissaire Bulc. Cela faisait suite à la manifestation qui a eu lieu à Bruxelles face aux bureaux de la commission puis, encore une fois, lors d'un comité des ministres de transports européens à Luxembourg où nous avons exprimé avec force notre opposition. En parallèle, ETF continue son travail en direction de partenaires stratégiques potentiels tels que la FEVR (La Fédération européenne des victimes de la circulation routière) avec laquelle notre représentant CGT a cosigné, au nom d'ETF, une déclaration sur le lien entre conditions de travail des conducteurs professionnels et sécurité routière, ETSC (The European Transport Safety Council) et ECR (Eurocontrol Route), et également avec un groupe d'eurodéputés très proches de l'ETF mais aussi avec l'Alliance Routière des ministres des transports de 9 pays européens d'Europe occidentale.

D'autres mobilisations doivent avoir lieu dans les semaines et les mois à venir où nous devrons nous

impliquer avec l'aide en particulier des matériels explicatifs et de communication qu'ETF mettra à notre disposition.

Transport urbain

En ce qui concerne les transports urbains la réécriture du règlement 1370/2009 n'a pas permis d'inscrire la reprise des personnels avec leurs avantages acquis en cas de changement d'opérateur qui reste la revendication principale du Comité Transport Urbain d'ETF, présidé par notre camarade Alain Sutour, au côté de celle de municipalisation des réseaux. Pour autant le texte n'a pas subi de modifications significatives vers toujours plus de libéralisation du transport urbain. La possibilité pour une autorité organisatrice de créer ou maintenir un opérateur interne protège ainsi le système français de la Régie ou de l'EPIC. Parmi d'autres, le président du Comité a participé à la réunion avec la présidence du Conseil à Luxembourg le 6 octobre 2015. Les activistes de transport public urbains ont participé aux piquets de grève le 8 octobre 2014 et le 8 octobre 2015 au Luxembourg et aux manifestations à Strasbourg en février 2014 et décembre 2016 aux côtés des cheminots.

Le travail paritaire avec l'UITP qui représente les entreprises tant publiques que privées du secteur a permis de contribuer à des prises de positions communes sur la nécessité du développement du secteur, sur le développement de l'emploi féminin dans les TU qui a immédiatement été suivi d'effet dans certains pays, sur la formation ou encore à une réflexion comparative concernant l'ergonomie du poste de conduite des autobus.

Bien que le transport public soit la solution pour un transport durable et l'amélioration des conditions de vie de populations urbaines de plus en plus nombreuses à travers l'Europe, les politiques d'austérité et les réductions de budgets publics menacent partout les conditions sociales et de travail des travailleurs des entreprises de transport urbain. Le combat contre le dumping social conséquence des privatisations et des mises en appels d'offres sera une des priorités principales pendant le mandat qui a commencé avec le congrès ETF. La numérisation et l'automatisation dans les entreprises de transport public urbain aussi bien que la concurrence par des plates-formes comme Uber seront une deuxième priorité. Ces enjeux ne sont pas des enjeux seulement nationaux mais bien européens.

L'Aviation Civile



La section Aviation Civile d'ETF est scindée en trois comités :

- Personnels au Sol (assistance en escale, gestionnaires et exploitants d'aérodromes, aviateurs),
- Personnels de Cabine, principalement les personnels navigants commerciaux (hôtesses et stewards) avec un groupe de travail de pilotes également et
- Gestion du Trafic Aérien (ATM), il s'agit du contrôle aérien et de toutes les fonctions supports de ce service.

En ce qui concerne l'ATM, la CGT a été parmi les présidents de comité depuis la création de ce groupe à l'occasion des premières discussions autour du premier paquet Ciel Unique au siècle dernier.

Nous avons ainsi contribué à contrecarrer les plans des compagnies relayés par la Commission Européenne de création d'une Agence Européenne qui regrouperait tous les contrôleurs aériens européens et sortirait cette activité du giron de la Fonction Publique d'Etat en France. Après les délais générés (sur lesquels de réels progrès ont été faits), les coûts, la dernière marotte des compagnies aériennes est le droit de grève des contrôleurs. L'Europe n'ayant pas dans ses prérogatives le droit de grève, c'est en organisant la continuité de service en cas de grève que la Commission entend traiter ce sujet. Mais organiser le remplacement des grévistes par des non-grévistes, c'est porter atteinte au droit de grève. La CGT a ainsi porté ce message jusqu'à la Confédération Européenne des Syndicats.

La quasi-totalité des nouveautés réglementaires dans le domaine de la gestion du trafic aérien provient de l'AESA (Agence Européenne de Sécurité Aérienne) et la CGT est en pointe au sein de la section aviation civile dans le suivi de l'activité réglementaire de cette agence basée à Cologne notamment en demandant des garde-fous sociaux à l'occasion de la définition de réglementation du déport des tours de contrôle, qui pourront prochainement être remplacées par des mats avec des caméras et les emplois liés au contrôle aérien pour-

ront donc être délocalisés avec tous les risques de dumping social associés.

La CGT a enfin fini par faire entendre à la Commission Européenne que le contrôle aérien est une activité qui nécessite un monopole local pour être assuré en toute sécurité (un seul contrôleur dans un espace aérien donné et pas plusieurs en concurrence pour faire baisser les prix) car le but est de garder les avions suffisamment éloignés les uns des autres.

Pour réguler ce monopole, la Commission Européenne a imposé un encadrement des prix, de la régularité de service (délais), de l'impact environnemental et de la sécurité. Depuis les 6 ans que ce schéma est appliqué, il sert à étouffer les ressources des prestataires de services du contrôle aérien ce qui n'augure rien de bon en termes de sécurité et d'emploi.

Le transport Maritime

Contrairement à ce que certains pourraient penser, le métier ne souffre pas de problèmes d'attractivité. Il continue à faire rêver les jeunes et il y a toujours de nombreux candidats motivés à l'entrée des écoles maritimes. En revanche, les emplois disponibles pour les ressortissants français et européens sont de moins en moins nombreux.

Les armateurs, bien qu'ils réalisent souvent d'énormes bénéfices, remplacent progressivement les marins occidentaux par des marins issus de pays où la main d'œuvre est à faible coût.

La CGT a toujours défendu des valeurs humanistes et internationalistes et s'insurgent contre ces politiques de dumping social et de mise en concurrence des êtres humains.

Notre ennemi, c'est le grand capital qui veut toujours plus de profits, ce n'est pas le marin philippin qui s'épuise au travail pour nourrir honnêtement sa famille.

Nous devons nous unir face au patronat qui voudrait nous diviser pour mieux régner, et applique la règle du moins disant social pour ses propres profits.

Le secteur maritime est, depuis des décennies, un laboratoire de la mondialisation où les armateurs mettent en concurrence les travailleurs européens entre eux mais aussi avec nos collègues issus de pays tiers. Ceci dans un but de mettre une pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail. Aujourd'hui, nous sommes donc forcés de constater que notre métier est en voie de disparition dans les pays où les normes sociales sont élevées.

Les amateurs préfèrent souvent recruter des élèves officiers philippins ou indiens tandis que les jeunes

diplômés européens restent sur le carreau. Cette situation permet au patronat de faire un chantage pour renier les acquis chèrement arrachés par les générations qui nous ont précédés.

Malheureusement, dans ce contexte, les jeunes préfèrent souvent adopter des stratégies individualistes plutôt que de mener des luttes collectives. Par ailleurs, ils sont fréquemment confrontés à des discriminations et au harcèlement liés à leur engagement syndical. Nous sommes de moins en moins nombreux dans notre secteur d'activité et -par là même- le taux de syndicalisation est à la baisse. Il est indispensable de réagir pour maintenir un rapport de force puissant face au patronat.

Loin d'être défaitistes ou fatalistes, nous restons au contraire combattifs. Pour mobiliser la jeune génération, nous pensons que nous devons mener une stratégie offensive et obtenir des résultats qui se traduiront en victoires et prouveront ainsi notre efficacité et notre légitimité. La meilleure défense c'est l'attaque.

Dans ce but, quelle stratégie devons-nous adopter ?

- Nous plaillons pour une harmonisation sociale et fiscale à l'échelle européenne au mieux-disant et certainement pas pour un nivellement par le bas
- Développer une forme de protection dans les eaux européennes pour obliger les armateurs continentaux à sauvegarder les emplois locaux à la façon du Jones Act American
- Soutenir nos camarades issus des pays tiers dans leurs luttes sociales pour les aider à sortir de conditions qui s'apparentent souvent à de l'esclavage moderne
- Lutter contre les paradis fiscaux y compris au sein de l'Europe
- Soutenir les politiques d'éducation et de formation afin d'assurer un niveau de compétences.
- Assurer un encadrement dans la distribution des aides publiques afin qu'elles se répercutent en emplois et en formation chiffrés plutôt qu'en dividendes versés aux actionnaires
- Instaurer une véritable politique de contrôle pour faire appliquer, par les états, les réglementations en vigueur, tout particulièrement la Maritime Labour Convention 2006 en matière de temps de repos
- Relever le nombre minimum de membres d'équipage pour la sécurité du navire (safemanning) afin que les équipages puissent être en mesure de respecter les réglementations sur les temps de repos, et ainsi limiter les risques d'accidents liés à la fatigue.
- Lutter contre toute forme de discrimination.

La CGT continue de s'investir au sein d'ETF, afin que toutes ces revendications soient portées haut et fort au niveau européen afin de fédérer autour de ces combats et de ces valeurs.

Le report modal vers le réseau fluvial, un enjeu économique, social et environnemental



Le secteur des transports en Europe est confronté à des enjeux économiques, sociétaux et environnementaux. Sortir du modèle de transport actuel axé principalement sur le routier, transport de plus en plus congestionné et le plus émetteur de gaz à effet de serre est devenu une évidence. C'est pour répondre à ces enjeux que le transport fluvial représente un avenir.

Le réseau fluvial européen représente environ 38 000 km de voies navigables, il est particulièrement dense dans les pays du Nord de l'Europe où il concentre 95% du transport européen par voie d'eau (Allemagne, Pays-Bas, Belgique et France). Bien qu'un rééquilibrage vers les modes moins polluants et plus économes soit nécessaire, la conception libérale et déréglementée pousse l'Europe et les Etats membres à agir sur les facteurs de compétitivité entre les différents modes de transport. La CGT considère que les grandes liaisons fluviales sont un atout majeur pour le transport et que ce mode de transport est des plus pertinents au regard des exigences économiques, sociales et environnementales actuelles et futures de l'Europe et de la France. Il est nécessaire d'avoir une organisation multimodale intégrée et complémentaire. Cela suppose une politique de long terme et une maîtrise publique cohérente du système, de son organisation et son financement.

Développement multimodal intégré

Pour répondre à de nouveaux trafics, il faut élargir l'hinterland des grands ports maritimes et fluviaux avec la nécessité de développer des plates formes en « pivot » de l'organisation route, ferroviaire, fluvial, maritime. Pour sortir de la concurrence entre les modes et agir en faveur du rééquilibrage des modes par le report modal de la route vers les transports alternatifs fer et fluvial, il est nécessaire de voir les différents modes de transport comme complémentaires et non comme concurrentiels.

Un enjeu économique et social pour les territoires. En améliorant, sur l'ensemble du réseau actuel des voies navigables, l'organisation et le fonctionnement du transport fluvial pour le mettre en capacité de répondre aux besoins futurs de l'industrie, de l'agriculture et du commerce national, européen et mondial, on agit sur l'évolution du système de transport vers un transport économiquement, socialement et écologiquement responsable et durable. On dynamise l'économie des territoires traversés à travers le développement industriel, des services publics et des activités logistiques, sans oublier le tourisme et les autres fonctions liées à la voie d'eau indispensables à la vie économique des territoires.

L'ETF doit faire avancer l'Europe,

La France ne peut se tenir à l'écart du développement de l'Europe avec ses corridors de fret vers l'Est et l'Europe du Nord ; les voies fluviales doivent contribuer fortement au développement de l'hinterland des ports maritimes de nos façades maritimes du Nord et du Sud. Des projets comme Seine Nord Europe doivent servir des objectifs ambitieux du report modal du routier vers les autres modes de transport, tout en favorisant le désenclavement des ports Français du Havre et de Dunkerque et permettre un développement économique des territoires traversés.

Par son action syndicale, en revendiquant le report modal vers la voie d'eau, la CGT lutte contre les logiques de profit qui mettent en concurrence les modes de transports.

Dans sa dimension européenne, l'objectif de la CGT est de coordonner et d'élaborer des propositions revendicatives économiques, sociales et environnementales convergentes dans les territoires traversés : politique industrielle, activités économiques et services publics qui doivent être intégrés à ces projets à long terme dans les territoires.

ILE-DE-FRANCE :

Une région au bord de l'asphyxie !



La région Ile-de-France, si elle ne représente que 2% du territoire, c'est 19% de la population en France (12,1 millions d'habitants), 30% du PIB (649 milliards d'euros) et 23% des emplois (6,2 millions d'emplois salariés et non salariés) et 1 million 24 milles entreprises.

Mais, derrière ces chiffres impressionnants se cache une situation beaucoup plus alarmante due aux politiques menées ces dernières années, aggravée par les différentes lois touchant à la réforme territoriale (MAPTAM-NOTRe) et le phénomène de métropolisation que l'on retrouve dans le Grand-Paris.

En effet, les choix faits en matière d'urbanisme ces dernières décennies ont créé de fortes disparités entre les départements et territoires d'Ile-de-France, une stratégie qui a pour effet d'amplifier le phénomène d'éloignement domicile/travail avec des lieux d'activités économiques complètement déconnectés des lieux d'habitation, eux-mêmes souvent déconnectés des lieux de consommation, culturels, sportifs, amplifié par la multiplication de centres commerciaux que l'on continue à bâtir au milieu de rien, sans accès aux transports collectifs à l'image de Carré-Sénart en Seine et Marne où il a fallu créer une ligne de bus en site propre .

Ce modèle économique a pour effet de multiplier la mobilité imposée des personnes et des marchandises, tout en allongeant les parcours.

Une enquête de l'IAU (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme) montre que les franciliens passent de plus en plus de temps dans les transports quotidiennement. 92 minutes, c'est le temps moyen passé à se déplacer, avec des parcours qui s'allongent.

La région Ile-de-France qui a accueilli, en 2015, la COP 21 à l'issue de laquelle a été signé « l'accord de Paris » serait bien inspirée de se l'appliquer. A commencer par stopper l'étalement urbain et l'artificialisation des terres agricoles.

Pourtant, ce n'est pas le chemin pris avec la poursuite de la construction d'immenses zones logistiques déconnectées des modes ferrés et fluviaux -particulièrement dans l'est et le sud de la capitale- la poursuite d'aménagement de centres commerciaux déconnectés des lieux d'habitats comme Carré-Sénart ou encore le projet Europa City au nord de Paris, un projet de centre commercial pharaonique qui –s'il devait voir le jour- se traduirait par l'artificialisation de plus de 700 hectares de terres agricoles.

Pourtant, ce modèle économique est à bout de souffle –de nombreux centres commerciaux étant en grandes difficultés- sachant aussi que pour un emploi créé dans un centre commercial, 3 emplois disparaissent en périphérie, des centres commerciaux vecteurs d'un accroissement du trafic routier.

C'est aussi la volonté de poursuivre le développement du site de Saclay au sud de Paris qui se construit là aussi au milieu des champs, sans transports et aucun habitat. Site qui n'est pas ou très peu créateur d'emploi car cela se fait par des délocalisations d'entreprises et établissements qui se situent dans des zones urbaines connectées aux transports collectifs.

En ce sens, nous sommes profondément interpellés que ce site de Saclay ait été retenu pour l'exposition universelle de 2025. Que dit et fait monsieur Hulot ?

L'évolution de l'immobilier d'entreprise (essentiellement de bureaux), en 2016, démontre que le déséquilibre emploi/habitat entre l'est et l'ouest de l'Ile-de-France s'aggrave considérablement, avec une concentration de l'emploi toujours plus forte dans les Hauts-de-Seine et une chute accélérée en grande couronne. Ainsi, 57% des surfaces de bureaux agréées (création et renouvellement) se situent dans les Hauts de Seine et 18% à Paris.

Ces choix ont pour effet une évolution désastreuse des conditions de transports en Ile de France avec saturation croissante des lignes de RER et transilien mais aussi des réseaux routiers. Dans le même temps, l'explosion du coût du logement à Paris et proche couronne éloigne de plus en plus de franciliens de leurs lieux de travail.

L'urgence est d'arrêter de créer des besoins de transports pour mieux y répondre !

En effet, l'île de France est au bord de la paralysie. La saturation routière prend de l'ampleur d'année en année, avec des impacts environnementaux désastreux, sans parler du temps perdu.

Les réseaux ferrés paient des retards d'investissement de dizaines d'années tout en étant sous-dimensionnés pour répondre à la demande croissante et sont au bord de l'explosion avec des dysfonctionnements qui s'enchaînent dégradant les conditions de transports des usagers et les conditions de travail des salariés des transports avec des manques d'effectifs criants.

Face à de tels enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui coûtent très chers à la collectivité en matière de santé publique, de réchauffement climatique, de temps perdu ... des mesures exceptionnelles s'imposent en matière de transports collectifs, d'un tout autre niveau que ce qui se fait depuis quelques années. Car le retard est tel que les nouvelles infrastructures de transports collectifs sont saturées dès leurs ouvertures.

Si le Grand Paris Express va répondre à des besoins, particulièrement dans la proche couronne, cela ne suffira pas.

Les choix politiques incompréhensibles qui ont été faits d'abandonner les projets de tangentielles en mode lourd (style RER/transilien) permettant aussi le transport de marchandises, dans le début des années 2000, comme la tangentielle ouest-sud d'Achères à Melun via Versailles-Massy-Evry-Corbeil sont lourds de conséquences aujourd'hui.

Leurs remplacements envisagés par plusieurs lignes de tram-trains ne sont pas à la hauteur des besoins et leur circulation sur des emprises ferroviaires du réseau ferré national menace même les circulations du Fret ferroviaire, déjà peu important en Ile de France, pour des raisons d'incompatibilité entre modes lourds et légers (tram-train).

A l'image de la création de TRANSKEO au nord de Paris, filiale de droit privé de KEOLIS, pour exploiter une ligne de tram-train sur le réseau ferré national en dit long sur les volontés politiques de la région Ile de France qui initie ainsi –en complicité avec la SNCF- la première ligne de transport collectif ferré en low-cost.

Il faut également dénoncer le projet aussi inutile que couteux du CDG Express, ligne directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport CDG. CDG Express qui devrait coûter plus de 2,1 milliards d'euros, sans desservir

les territoires traversés de la Seine et Marne et de la Seine Saint Denis, inaccessible au Pass Navigo, avec des conséquences négatives pour le RER B, les lignes transiliens et TER Picardie mais aussi, il faut le préciser, aucun site Olympique. Une ligne financée par de l'argent public, via ADP et SNCF Réseau, au détriment de l'intérêt général.

S'il faut regarder les coûts, regardons tous les coûts ! Les coûts externes du transport routier (dont les émissions de GES progressent), y compris la saturation routière se chiffrent en milliards d'euros.

Là, nous parlons de santé publique, de réchauffement climatique dans une région au bord de l'asphyxie, tant au niveau respiratoire que de mobilité.

Il faut déplacer ces milliards d'euros vers les transports alternatifs à la route que sont le fluvial et le ferroviaire.

La CGT, avec des associations, porte de nombreuses propositions concrètes tant pour les transports voyageurs que marchandises.

Pour le Fret, il faut réactiver tous les grands sites ferroviaires marchandises autour de la capitale, faire de ces triages de véritables pôles multimodaux incluant la logistique.

Il faut réactiver la petite ceinture ferroviaire (autour de Paris) et préserver la grande ceinture ferroviaire à toutes les activités (voyageurs/marchandises).

Pour les voyageurs et marchandises, nous revendiquons –depuis des années- la création d'un périphérique ferré contournant toute l'île de France au niveau de la Francilienne, maillé avec les lignes RER, et toutes les lignes SNCF, permettant des dessertes rapides de banlieue à banlieue et le transport marchandises pour un meilleur accès aux différents triages sans saturer les réseaux denses .

Il faut aussi privilégier les circuits courts, l'économie circulaire, passant par la pérennisation et le développement de l'industrie en Ile de France, industrie perdant des emplois, une industrie qui répond aux besoins de transports et d'énergie du 21^e siècle, permettant justement de limiter le réchauffement climatique tout en répondant aux besoins.

On ne peut pas le 02 août 2017, le jour du «dépassement», s'émouvoir de l'avenir de la planète et continuer la même politique.

En Ile de France, l'urgence ce sont les transports en lien avec une autre politique d'aménagement du territoire !

Commerce en ligne : Impacts Transports et logistique

Ces dernières années ont vu progresser, de façon extrêmement importante, le commerce en ligne, de plus en plus de personnes faisant leurs achats par ce mode informatique.

Si ce système peut permettre à certaines zones du territoire d'accéder à certains produits, il est des effets non négligeables qui attirent notre attention, comme l'impact sur le commerce de proximité et l'avenir même de la vie économique et sociale de nombreuses villes qui voient leur cœur de ville se vider.

Autre impact qui nous préoccupe plus particulièrement, c'est l'effet sur la multiplication des besoins de transports, l'aménagement du territoire et l'artificialisation des terres.

Car ce bouleversement économique n'est pas sans impact sur les questions sociales et environnementales, sur l'aménagement du territoire.

En effet, le e-commerce, c'est au plan national un chiffre d'affaire de 82 milliards d'€, 44 millions de personnes achètent sur internet, 460 millions de colis livrés. Les internautes privilégient la rapidité et le prix en général...plutôt que le respect de l'environnement qui arrive bien après.

Ainsi, on voit se multiplier d'immenses zones logistiques, liées au e-commerce, couvrant des milliers d'hectares agricoles dans la plupart des cas déconnectés d'infrastructures ferrées et fluviales, empêchant toute logique multimodale.

Si certains vantent les créations d'emplois, pas toujours en nombre escompté, les conditions sociales y sont souvent précaires et sources de conflits, le syndicalisme y étant malvenu avec son lot de répressions syndicales qui l'accompagne.

Mais, a-t-on bien mesuré l'impact de ce mode de consommation sur l'évolution des transports, et donc son impact sur le climat, les transports étant toujours les premiers émetteurs de GES et en progression.

En effet, ces zones ne sont alimentées que par camions, et la livraison des marchandises –tous les jours- se fait par des flottes de VUL et de véhicules légers où la précarité règne, sorte «d'ubérisation» de livraison où se côtoient auto-entrepreneurs et autres indépendants ; tout cela dans une forme «d'anarchie» réglementaire hors contrôle.

C'est pourquoi la CGT demande à ce qu'une étude rapide et approfondie soit réalisée sur l'impact de ce mode de distribution dans les conditions actuelles, sur la circulation routière, sur les conditions sociales du transport et les impacts environnementaux.



Situation des marins à la CMA-CGM

Depuis quelques mois, la Direction de la Compagnie maritime CMA-CGM a entamé des discussions avec les partenaires sociaux concernant la modification de l'emploi dans l'armement appelée « projet de modernisation de l'armement RIF ».

Aujourd'hui, l'armement emploie environ 220 marins des personnels d'exécution et 280 officiers.

Dans ce projet, la Direction propose de descendre le nombre de Pex à 80 marins en proposant le non remplacement des départs à la retraite mais, également, en proposant des promotions dans le cadre officiers ou des reclassements internes et pour finir une prime à la valise.

Ce projet de « modernisation » ne s'appuie sur aucune raison valable, le groupe affichant une excellente santé financière et prévoyant un bénéfice net dépassant les 700 millions de dollars en 2017.

La seule volonté de cet armateur est de diminuer, dans un premier temps, le nombre de marins PEX à bord de ses navires et, dans un deuxième temps, de diminuer, si on le laisse faire, les officiers pour les remplacer par d'autres beaucoup moins chers.

L'ambition de cet armement semble donc être de se séparer de ses marins français, tout en gardant le bénéfice des aides et soutiens gouvernementaux.

Tout dernièrement, ils se sont engagés dans les discussions sur la flotte stratégique française, en espérant toucher des subventions de l'état, avec pourtant le désir de n'avoir à bord qu'un minimum de marins nationaux, et alors même que les discussions sur le plan social étaient déjà engagées.

La CGT ne laissera pas faire, qu'ils soient officiers ou PEX, ils se mobiliseront en interpellant l'Etat qui ne peut laisser un armement français de cette taille évincer les marins français pour les remplacer par des marins travailleurs détachés internationaux, tout particulièrement dans le contexte prôné par le Président de la République encore récemment.

MOBILITES : Face aux enjeux, gagner la mobilisation de toute la CGT en Bretagne !



Le carrefour des mobilités qui s'est tenu à Rennes le 27 juin dernier a été l'occasion de réunir militants et syndiqués de toute la Bretagne, mais aussi associations et élus.

Cette journée initiée par le Comité Régional dans un format inédit s'est tenue en deux temps : le matin un atelier où échanges et débats ont permis de mesurer les enjeux liés à cette question des mobilités dans nos territoires. L'après-midi une table ronde a permis de réunir des acteurs institutionnels ainsi que des représentants du patronat du secteur. La présence à cette table ronde de Dominique Launay, Secrétaire Général de l'Union interfédérale des transports, a permis d'apporter l'analyse de la confédération sur les conséquences des choix de politiques des transports de ces dernières décennies pour le salariat du secteur.

Les débats de cette matinée entre camarades ont montré une vraie prise en compte par les militants de l'importance que revêt cette question des mobilités dans nos territoires.

Nous pouvons d'ores et déjà en tirer un certain nombre d'enseignements. Tout d'abord les logiques écono-

miques en œuvre dans le secteur, quelque soit l'activité, ont des conséquences sur l'emploi avec, depuis des décennies, une précarisation importante liée aux effets des réorganisations notamment des services publics tant routiers que ferroviaires avec un recours croissant à la sous-traitance.

Ensuite, les évolutions législatives et notamment les effets des lois NOTRe et MAPTAM qui accentuent l'effet de la mise en concurrence des territoires avec une opposition métropoles/territoires ruraux au détriment de la réponse aux besoins de transport pour les populations. Enfin si cette matinée a été riche de débats tout comme la table ronde de l'après-midi, ce carrefour social des mobilités a mis en exergue la nécessité d'une appropriation par toute la CGT en Bretagne de cette question des mobilités.

En effet, comme dans tous les secteurs économiques, ce sont les salariés du secteur des transports dans toutes ses composantes et plus largement les populations qui subissent les effets des choix ultra-libéraux qui condamnent nombre de territoires de Bretagne.



Cela nous oblige à agir collectivement d'abord sur notre lieu de travail mais aussi dans notre quotidien ! Cette initiative a fait émerger des pistes revendicatives qui sont autant de points d'appuis pour porter haut et fort cette question des mobilités dans un triptyque social, économique et environnemental ! Le 12 septembre a constitué une première opportunité pour agir partout en Bretagne !

Principaux enseignements du travail en atelier le matin: Des logiques économiques qui produisent des dégâts tant sociaux, économiques qu'environnementaux.

Cette question des mobilités devient un vrai sujet de préoccupation pour l'ensemble des populations. Les transports en France représentent 17 % du PIB, ce chiffre permettant d'en mesurer l'importance pour l'avenir économique de notre région.

Les choix de ces dernières décennies avec la reprise du tout routier à partir de 2002 font des transports le premier émetteur de GES en augmentation depuis 2015. Les choix d'aménagement du territoire en Bretagne ont conduit à structurer l'offre ferroviaire de manière périphérique avec une offre en centre-Bretagne quasi exsangue.

Cette situation de replis des activités ferroviaires n'est pas sans conséquences sur l'activité portuaire et in-fine industrielle. La question des infrastructures reste prioritaire tant du point de vue de l'aménagement du territoire que de leur financement. Ainsi la question non

résolue de « l'écotaxe poids lourd » pèse lourdement sur l'activité économique en Bretagne et notamment industrielle. Ces évolutions conduisent à une polarisation des activités économiques avec un réel danger à terme de focalisation sur une Bretagne du « tourisme » au détriment de pans entiers d'activités.

Les questions démographiques ne sont pas à éluder avec un Centre-Bretagne vieillissant et une desserte des îles pour lesquelles la continuité territoriale est de plus en plus compromise par les choix de gestion opérés notamment par certaines collectivités locales. La question de l'accessibilité aux services de transports collectifs des personnes les plus précaires se pose dans de nombreux territoires. Cette problématique vaut aussi pour de nombreux salariés en situation de très forte précarité et qui se trouvent dans des territoires sans offre de transports collectifs.

Dans cette période de transition, les lois NOTRe et MAP-TAM sont synonymes de recentralisation et de prise de pouvoir du monde économique et politique sur cette question des mobilités.

La question de la maîtrise publique est plus que jamais posée et notamment du contrôle de l'utilisation de l'argent public. Il en est ainsi pour les PPP. La COP régionale couplée à l'élaboration du STRADDET sont autant d'occasions pour s'approprier collectivement ces enjeux de mobilités en y portant nos revendications. Cela pose la nécessité d'investir l'ensemble des lieux de dialogue social.

Débat public : dépasser le constat !

Une présentation des enjeux principalement économique réalisée par un étudiant de Rennes 2 a posé quelques jalons :

- L'arrivée de cette nouvelle infrastructure (Bretagne Grande Vitesse) constitue une opportunité pour ancrer l'activité dans les territoires.
- BGV ne saurait constituer la seule réponse aux besoins de déplacements des populations en Bretagne
- Des dirigeants d'entreprise qui méconnaissent totalement la réalité des déplacements des salariés qu'ils emploient.

Il est indéniable que Rennes reste la ville qui bénéficie le plus de l'effet de la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de Loire. Avec un temps de parcours supérieur à 3H pour la pointe finistérienne, cette infrastructure ne répond que partiellement aux besoins exprimés par nombre d'acteurs locaux. Cela pose la question d'aborder l'offre de transport sous l'angle de leur complémentarité ce qui est incontournable en Bretagne où aérien, maritime, ferroviaire et routier sont présents. Cela conditionne aussi l'atteinte des objectifs de préservation de l'environnement. Dans un cadre législatif qui ne cesse d'évoluer la question de la gestion de l'offre de transport à l'échelle des bassins de vie semble poser. Cela est notamment le cas pour Brest Métropole où les élus portent cette réflexion. La question de la diffusion des effets de la grande vitesse à tous les territoires reste posée dans un contexte où le leitmotiv politique est l'ouverture à la concurrence.

Bien des leçons sont à tirer des expériences en la matière :

- Une accessibilité tant territoriale que tarifaire des plus contestables
- Une opposition qui ne se dément pas entre offres de transport (OUIBUS-Ferroviaire, TGV-Aérien...)
- Contrôle de l'utilisation de l'argent public avec des opérateurs qui financent leur croissance avec des dotations publiques
- Un Fret ferroviaire exsangue en Bretagne
- Une activité portuaire très en deçà des possibilités
- Des baisses de dotations qui compromettent l'avenir des offres de transports collectifs.

Cette table ronde a une fois de plus démontré que la question de l'avenir des mobilités repose éminemment sur les choix politiques mis en œuvre, lesquels génèrent conflits d'usages, gaspillages économiques, destruction de l'emploi et de l'environnement. Plus que jamais le rôle de l'Etat stratège a traversé les débats de l'après-midi.

Une chose est acquise : la question des mobilités doit être abordée comme un droit fondamental pour tous !

Néanmoins il est à noter le que Conseil régional réfléchit à la constitution d'un grand service publique de transport. La CGT fait sienne cette proposition qu'il nous faudra rapidement travailler.

Des pistes de réflexions et d'actions pour toute la CGT en Bretagne !

Les débats tant du matin que de l'après-midi nous permettent de dresser quelques pistes qui sont loin d'être exhaustives :

- BGV n'est pas une fin en soit. Il faut faire émerger les besoins dans tous les lieux de travail et plus largement dans nos lieux de vie. L'état des lieux doit être abordé collectivement
- Le syndicat est le lieu idéal pour échanger, débattre, réfléchir à des propositions de réponse aux besoins de transports quels qu'ils soient.
- Investir les lieux de dialogue social qui sont des moyens pour porter nos propositions et revendications
- Faire connaître la situation dans le transport avec les syndicats, U.L,UD qui doivent permettre la construction d'initiatives
- La renégociation de la prochaine convention TER courant 2018 doit être abordée de manière interprofessionnelle dans tous les territoires de Bretagne.

Dogme de la pensée Unique : une presse régionale aux aboies !

Comme lors de l'initiative « Carrefour social – Le travail et la mer » du 25 juin 2015, la presse régionale a brillé une fois de plus par son mépris... Un seul de nos multiples communiqués de presse a été publié... Malgré nos invitations à la conférence de presse prévue juste avant le débat public, aucun journaliste représentant des quotidiens régionaux n'a daigné répondre à nos sollicitations... La presse bretonne n'en est pas à son coup d'essais et cela démontre, s'il fallait s'en convaincre, qu'il s'agit bien d'une presse d'opinion au seul service du patronat régional !

Il en est d'ailleurs de même pour des représentants de la société civile (CESER, CD...) qui bien qu'invités ne nous ont fait aucune réponse et ont pour le moins brillé par leur absence...

Cela confirme que la CGT dérange dans un contexte de reprise en main du pouvoir par le patronat, avec la complicité de nos gouvernants, qui multiplie les coups portés au monde du travail !

C'est bien pourquoi la CGT Bretagne et son UIT vont poursuivre cette démarche de rassemblement tant dans les entreprises avec les salariés qu'avec les usagers et la population, en portant des propositions concrètes pour l'avenir de nos territoires en matière sociale, économique et environnementale.