

Bulletin de liaison de l'Union INTER*fédérale* des Transports

Edito	Р І
Hausse des tarifs : péages autoroutiers	P 2
Les réformes territoriales	P 4
Quel avenir pour Air-France	Р 6
Dossier : Financement des infrastructures de Transport	P 8
Brèves	P 23
Privatisation aéroportuaire	P 24
Elections CA/CS SNCF	P 26
Formation Transport/UIT 2016	P 28



UNIS ET RASSEMBLÉS, PLAÇONS L'ANNÉE 2016 EN ÉTAT D'URGENCE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE!



Dominique Launay Secrétaire général de l'UIT

L'année 2015 se termine dans la douleur et la souffrance, après les terribles attentats du 13 novembre 2015. Ces actes odieux, que nous condamnons fermement, ne se sont pas déroulés par hasard, mais sont le résultat d'une préparation, d'une volonté de toucher des cibles où se mêlent jeunes, joie de vivre ensemble, culture, liberté ... Autant de choses dont leur obscurantisme ne veut pas ! Mais, derrière ces actes inqualifiables se posent des questions de fond, de politique internationale, de stratégies géopolitiques sous le contrôle des Etats-Unis qui font des ravages, depuis l'invasion de l'Irak par les américains.

Le contexte extrême imposé par le gouvernement et soutenu par une très grande partie de la classe politique, dans le cadre de l'adoption de «l'Etat d'urgence », ne peut se nourrir de raccourcis, d'incantations et les résultats des élections régionales qui viennent de se dérouler sont là pour nous le rappeler. Ne sous-estimons pas la gravité la de la situation, non pas pour se faire ou faire peur mais - au contraire - pour bien mesurer ce à quoi nous sommes confrontés pour aller rencontrer et débattre avec les salariés, sans tabou, dans une démarche de proximité, en prenant appui sur la déclaration du CCN de la CGT du 18 novembre 2015 – beaucoup décriée car allant à contre-courant du monde «bien pensant ».

Depuis, des organisations, associations très diverses, des hommes politiques, des intellectuels s'expriment, se rassemblent pour dénoncer cet «état d'urgence » -qui n'est pas la réponse au problème de fond mais dans lequel on veut nous enfermer pour mieux nous museler-. Un contexte inédit qui pèse sur la nécessaire élévation du rapport de forces. Au moment où le chômage explose, on veut démolir le Code du Travail, poursuivre la désintégration des services publics qui ont, pourtant, fait preuve de leur efficacité dans ces moments noirs. Avant la fin de la 2º guerre mondiale, lors de la déclaration de l'OIT en 1944, l'ensemble des pays de la planète avait affirmé que seule la justice sociale serait facteur de paix. Nombre de gouvernements l'ont oublié et font le contraire. C'est d'autant plus vrai au sortir de la COP 21 où les stratégies des grandes puissances de ce monde mettent à mal les enjeux environnementaux et sociaux.

Citons Hugo Chavez, feu Président du Venezuela, à Copenhague en 2009 : «Si le climat était une banque, les gouvernements des pays riches l'auraient déjà sauvé! » Cette déclaration est toujours d'actualité au sortir de cette COP 21, avec des intentions et des actes bien en deça de ce qu'il faudrait, notamment financiers. Le social, les travailleurs sont, une nouvelle fois, mis à l'écart des enjeux planétaires. La préférence est de faire la part belle aux multinationales et à la finance.

Les fédérations avec l'UIT ont eu raison de s'emparer de façon offensive, de ces enjeux environnementaux et sociaux, en étant à l'initiative de multiples actions, rencontres, expressions rencontrant un écho favorable sur nos propositions.

La fin de l'année aura, également, été noire dans les transports avec de terribles accidents, à Puisseguin le 03 octobre et sur la LGV Est, le 14 novembre 2015, endeuillant la famille des cheminots.

Les transports, au cœur de la stratégie capitalistique des échanges mondiaux, sont toujours dans la tourmente avec comme fil conducteur le dumping social au service du low cost, laminant l'emploi, la sécurité, la qualité de service, fragilisant le pavillon français (tant dans l'aérien, le maritime, le transport routier marchandises et autocars ...) pendant que l'on continue la privatisation des aéroports et des routes, qu'on développe une multitude d'entreprises sous-traitantes, plaçant les salariés en concurrence entre-eux pour mieux les exploiter; tout cela accompagné d'une répression syndicale féroce comme à Air France, Géodis Calberson ou encore à la SNCF- avec le soutien du gouvernement.

Dans ce contexte ,l'UIT et ses fédérations veulent placer l'année 2016 en état d'urgence sociale et environnementale, avec l'engagement actif des salariés dans l'action pour la reconquête de nouveaux droits, et ne pas laisser l'illusion d'un possible changement positif pour les travailleurs avec les idéaux d'extrême droite portés par le Front National ; un parti qui fait de la réponse aux besoins du capital une priorité, au détriment du progrès social pour l'ensemble des citoyens. 20 ans après 1995, souhaitons-nous une année 2016 forte en luttes permettant au monde du travail de reprendre la main et d'aboutir à de véritables succès

revendicatifs.

HAUSSE DES TARIFS DES PÉAGES AUTOROUTIERS :

un racket des usagers au profit des sociétés concessionnaires d'autoroute. ça suffit!



L'année 2015 est l'année de la super cagnotte des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) qui ont emporté dans l'escarcelle de leurs profits sans limite, le plan de relance autoroutier du Gouvernement qui s'inscrit dans la poursuite des concessions actuelles des 6 sociétés historiques, privatisées en 2005-2006. Ces SCA bénéficient d'une situation de rente qui leur assure une rentabilité démesurée par rapport au risque supporté (endettement maîtrisé et risque trafic faible). Pour preuve, entre 2006 et 2014, la hausse du chiffre d'affaires des SCA a été de 26 %. Cette hausse s'explique majoritairement par l'augmentation continue des péages.

Dans le même temps afin d'accroitre la productivité des SCA, près de 3000 emplois ont été supprimés dans les SCA, majoritairement grâce à l'automatisation des péages, ce qui n'empêche pas les SCA de bénéficier du CICE. Avec l'augmentation du chiffre d'affaire et la diminution des charges de personnel ces SCA génèrent une forte augmentation du résultat net avec un taux de rentabilité des capitaux propres de 15 à 20%, bien supérieur et en total décalage avec les primes de risque exigées par le marché (7 à 8 %). La Cour des comptes estime que la privatisation et les contrats de plan successifs auraient dû se faire sur la base d'un taux de rentabilité interne de 6 à 7 % au lieu des 8 à 10% actuels (soit un écart de 20 à 30 Mrds € avec la situation actuelle sur la durée de la concession).

Alors l'Etat serait-il piégé aux péages suite au protocole d'accord du 9 avril 2015 entre les SCA et le Gouvernement qui lui a permis de passer en force le plan de relance autoroutier d'investissement de 3,2 Mrds€, consistant à échanger des travaux immédiatement réalisables contre des prolongations des concessions de plus de 2 ans?

Certes, ce plan de relance autoroutier a été balisé de mesures dites de compensation de la part des SCA de verser 1 Mrd € à l'Etat sur la durée des concessions pour alimenter un fonds d'investissement et du gel des tarifs de péages depuis février 2015 que les SCA pourraient récupérer sur la période 2016-2017.

La CGT a dénoncé et combattu le choix du Gouvernement de mettre en place son plan de relance autoroutier, piloté par E.MACRON, qui va amplifier les profits faramineux des sociétés. Car en échange de 3,2 Mrds€ de travaux, les sociétés concessionnaires percevront une douzaine de milliards d'euros de péages entre 2028 et 2035 par la prolongation de leurs concessions. Selon nos analyses, pour une compensation similaire, l'Etat aurait pu engager 8,6 milliards d'euros s'il avait réalisé lui-même les investissements en empruntant au taux de 1,5% sur 15 ans. Qui plus est, selon la Cour des comptes les hypothèses retenues dans les négociations avec l'Etat sont largement avantageuses pour les SCA et pourraient aboutir à une surcompensation de plus de 2 milliards d'euros!

Les contrats de plan négociés avec les SCA précisent les hausses de péages applicables, généralement 80 à 85 % de l'inflation, plus un pourcentage fixe qui correspond à la compensation d'investissements supplémentaires. Les investissements à compenser ces dernières années ont été jugés contestables (par exemple la compensation du télépéage sans arrêt) par la Cour des comptes. De même, les hypothèses économiques sont « souvent à l'avantage des sociétés concessionnaires » (taux d'actualisation, prévisions de trafic, évolution des charges...), ce qui, en tout état de cause, ne devait être qu'une simple compensation d'investissements supplémentaires devient pour les SCA le moyen de réaliser un profit.

C'est bien le modèle économique des concessions actuelles qui ne peut qu'aboutir à une hausse continue des tarifs.

Pour la CGT, la seule solution est dans la maîtrise publique du réseau d'autoroute qui passe par la renationalisation des SCA. C'est, une évidence économique partagée par de nombreux acteurs et Parlementaires, mais qui est balayée par le Gouvernement au prétexte de la dette. C'est pourtant une exigence sociétale, pour assurer une gestion publique de l'entretien et de l'exploitation des routes et nécessaire pour la baisse des péages!

Le problème des tarifs des péages, de leur niveau et des augmentations envisagées de 0,9 à 1,6 % selon les SCA, renvoie aux responsabilités de l'Etat qui, de fait, impose à travers les concessions perpétuelles, le système coûteux des péages pour les usagers alors que celui-ci est de plus en déconnecté des réalités économiques de l'exploitation des autoroutes et fait perdurer la captation de la rente par les grands groupes concessionnaires et leurs filiales adossées au major du BTP. Il est bon aussi de rappeler que les renoncements du gouvernement sur l'écotaxe poids lourds et le démantèlement des portiques sont supportés par le citoyen contribuable qui va payer deux fois : en tant que contribuable et en tant qu'usager des autoroutes !

La réponse de la ministre de l'Ecologie, en cette période de COP 21, qui fait valoir son étonnement sur la demande d'augmentation des tarifs de péages des SCA qu'elle a tout de même signée avec parution au « Journal officiel » du 23 aout 2015 pour rattraper le gel depuis février 2015, ne peut se réduire à mesurer le calage des tarifs par rapport à l'inflation, mais bien de remettre en cause les distorsions avérées entre péages et coûts qui pour la CGT apportent les justifications économiques, sociales et environnementales pour geler les péages pour la période à venir dans la logique de retour des autoroutes concédées dans le giron public.



LES RÉFORMES TERRITORIALES:

organisation et développement du service public sont impactés et sont au cœur des enjeux des territoires.



Complétant la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM) et la loi du 16 janvier 2015 délimitant les régions, la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) a été promulguée le 07 août 2015.

Cette réforme n'est pas simplement une réorganisation de plus. En se conjuguant à d'autres mesures (notamment loi Macron, simplification administrative, revue des missions de l'Etat), elle va plus loin en posant les bases d'une organisation territoriale qui modifie en profondeur notre modèle social.

C'est en effet le renforcement de certains pouvoirs locaux (métropoles, régions) et un changement de paradigme sur le rôle et la place de la puissance publique qui a pour objet d'être au service de la compétitivité des territoires et des entreprises au détriment de la réponse aux besoins sociaux. Le tout s'articule autour d'une concentration des pouvoirs au détriment de la démocratie locale et des droits des citoyens et salariés de pourvoir participer à l'élaboration et à l'évaluation des politiques publiques sur les territoires ainsi qu'aux décisions sur la réponse au x besoins de services publics Les dispositions des réformes renforcent les compétences et les prérogatives des exécutifs régionaux sur le secteur des transports et infrastructures et confirment la suppression de la clause de compétence générale.

En confiant à la région le rôle de chef de file de «l'intermodalité» et de la complémentarité entre les modes, les réformes renforcent sa compétence en matière de transport et lui donne un rôle d'organisation de la concertation avec les autres collectivités au sein des Conférences Territoriales de l'Action Publique (CTAP) dans chaque région.

La Métropole, organise la mobilité dans le cadre de l'aménagement de l'espace métropolitain et devient responsable des Plans de Déplacements Urbains (PDU) donc de la compétence mobilité avec notamment la création, l'entretien et l'aménagement de la voierie, la signalisation, les abris bus, les parcs et aires de stationnement urbains ainsi que l'entretien et l'aménagement de l'espace public urbain dédié aux transports, la participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain. La métropole devient désormais l'interlocuteur principal face à la région chargée de «l'intermodalité» des modes et de l'élaboration du schéma régional de la mobilité.

Les compétences sur les transports et infrastructures

La propriété, l'aménagement, l'entretien, la gestion des infrastructures de transports non urbains de personnes et de marchandises ferrées ou guidées d'intérêt local exploité par le département sont désormais transférés à la région (sauf Métropole de Lyon). Tout ou partie des transports scolaires peuvent être confiés à la région par l'autorité compétente pour les transports urbains.

La région organise les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la plupart des îles françaises et peut conclure des conventions avec des entreprises publiques ou privées. La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du département peuvent être transférés, au plus tard le 1er janvier 2017, aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures.

La région à l'exception de l'IDF, des régions d'outre-mer et des collectivités territoriales à statut particulier exer-

çant les compétences d'une région, élabore un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Celui-ci fixe des objectifs de moyens et long termes notamment en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, « d'intermodalité » et de développement des transports, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air. Ce schéma identifie les voies et les axes routiers constituant des itinéraires d'intérêt régional. Ce schéma s'impose de fait aux autres collectivités il devient prescriptif.

La métropole est associée de plein droit à l'élaboration, à la révision et à la modification de tous les schémas et documents de planification en matière d'aménagement, de développement économique et d'innovation, de transports et environnement, d'enseignement supérieur et de la recherche lorsque ces schémas et documents ont une incidence ou un impact sur le territoire de la métropole notamment le CPER (contrat de plan Etat – région).

Ces réformes territoriales avec les nouveaux péri-

mètres des régions et leurs attributions vont avoir des conséquences sur la cohérence territoriale nationale et locale des réseaux et infrastructures de transports. Renforcer les pouvoirs locaux pour que les grandes régions et métropoles puissent jouer sur l'échiquier européen et mondial va à l'encontre d'une organisation cohérente du maillage territorial national des réseaux d'infrastructures de transport. Ces deux logiques sont antagonistes et risquent de concentrer les transports sur les zones de compétition économique et financière et à l'inverse de délaisser certains territoires en renforçant les inégalités territoriales. Les réformes vont exacerber la mise en concurrence entre territoires, entre collectivités territoriales et entre modes de transports qui vont subir de plein fouet les politiques d'austérité en termes d'exploitation et d'entretien et de développement.

Comment ne pas penser qu'il y aura davantage de suprématie des réseaux de transports dits « d'intérêt régionaux » au détriment des réseaux secondaires ? Quelles conséquences sur les dessertes et l'adéquation aux besoins ? Ceci pose en grand la question de la participation de la population et des usagers à l'élaboration des politiques de transport sur leur territoire et à leur évaluation.

Les aides publiques régionales, notamment les fonds européens, subventionneront, avec encore moins de contrôle de l'usage des fonds publics et de conditionnalité des financements publics à la faveur de l'emploi et de la création de valeur, les logiques de « bas coûts » avec des conséquences toujours plus néfastes pour les salariés des entreprises de transport et la qualité des services rendus aux usagers.

Quel devenir pour les salariés qui feront l'objet de transferts entre collectivités et au secteur privé avec à la clé des changements de statuts, de contrats ? Quel devenir pour les territoires ruraux et les petites communes avec la baisse des dotations d'Etat et l'attraction des métropoles ?

Les fusions des régions et des services régionaux de l'Etat accompagnant les réformes vont contribuer à une réorientation de l'action publique au bénéfice des entreprises et au détriment de la réponse aux besoins sociaux et des services publics pour garantir les droits aux transports et à la mobilité des citoyens. Elles entraînent la spécialisation, polarisation de services, et poussent à la suppression de missions publiques notamment de régulation et de contrôle, le transfert et la privatisation de réseaux.

Cette logique libérale doit être dénoncée et combattue en termes économique, d'enjeux sociaux, environnementaux et écologiques, à l'heure de la COP 21 et de l'enjeu du changement climatique. Le secteur des transports est le plus émetteur de gaz à effet de serre, (30% et 39% de CO2 en 2014) et le transport routier émet à lui seul 94,6 % du CO2 des transports ; Ils sont donc incontournables pour agir et lutter contre le réchauffement climatique. Cela suppose une maîtrise publique forte pour l'organisation du transport multimodal et de la complémentarité des modes afin de garantir la transition énergétique par le développement des modes de transports plus économes et moins polluants.

La CGT, va continuer à porter les revendications en ce sens, convergentes aux professions du transport en appui des mobilisations des salariés et populations dans les territoires :

Pour les transports de personnes :

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire et une amélioration de la qualité des services respectant des critères sociaux et environnementaux,
- une politique tarifaire sociale pour garantir le droit au transport et à l'accessibilité pour tous,
- -une démocratisation dans l'élaboration des choix de transport avec une véritable démarche de solidarité entre territoires,
- la création d'un pôle public de transport public englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics pour garantir les obligations prioritaires de services publics en vue de répondre aux besoins de qualité et de sécurité ainsi que de sortir les services publics de transport de la concurrence et de leur soumission au marché.

Pour les transports de marchandises: Il faut une volonté politique pour porter le choix du service public de fret ferroviaire et le développement du transport fluvial et du cabotage maritime, pour l'acheminement des marchandises des ports maritimes et des plateformes multimodales ainsi que pour la desserte des territoires dans le cadre d'une politique industrielle de relocalisation des activités pour garantir des circuits courts et de développement économique des territoires.

QUEL AVENIR POUR AIR FRANCE PUR L'AERIEN EN FRANCE ?



C'est le lundi 26 octobre 2015, jour du premier entretien préalable d'un de nos camarades mis à pied suite aux CCE du 05 octobre, que la direction d'Air-France fait le choix d'annoncer par voix de presse sa proposition de « contrat à la carte » en direction des personnels navigants techniques et commerciaux. Elle poursuit sa provocation au mépris des instances représentatives.

Totalement sourde aux propositions de l'intersyndicale et telle un rouleau compresseur, elle impose sa conception du « dialogue social »qui se résume à un chantage à l'emploi, avec à la clé 2 900 suppressions de postes annoncées.

Air France, prend ses ordres et rend des comptes exclusivement auprès des marchés financiers. Alexandre de Juniac ne s'en cache pas quand il explique lors d'un discours aux cadres le 07 janvier 2014 : « J'insiste sur la dette et le cash, car nous avons pris des engagements

à ce sujet et que nous sommes suivis par les marchés d'extrêmement près sur cette question » et pour respecter ses engagements, il met en place des plans destructeurs d'emplois.

Tout en empochant 175 millions dans le cadre du CICE entre 2013 et 2015, c'est 8000 destructions d'emplois avec Transform 2015 et une direction qui continue de surfer sur la situation « fragile » de l'entreprise pour imposer un nouveau plan Per-form 2020 visant encore la réduction de 1.5% par an des coûts « pilotables » (ceux sur lesquels la direction peut agir, soit à 80% des coûts salariaux), ce qui représente encore 5000 suppressions d'emplois, ce sont plus de 14 000 emplois en 5 ans.

Plus des accords de plan sociaux sont signés par certains syndicats pour soit disant garantir l'emploi, plus les emplois sont supprimés.

Au-delà de choix stratégiques catastrophiques : qui coûteront en 10 ans pas loin de 4,200 milliards d'euros

- Plus de 2000 millions d'euros de remboursement d'intérêts de la dette cumulée d'Air France et de KLM, dette de 55.5 milliards d'euros qui ne diminue pas
- Plus de 1100 millions pour les retraites KLM (Dans sa présentation des résultats 2014, la direction d'Air France annonce que la situation bilancielle de retraite est passée d'un actif net de 601 millions d'euros au 31 décembre 2013 à un passif net de 710 millions d'euros. Soit une différence de 1,311 milliard d'euros
- Plus de 428 millions d'euros de dividendes de 2004 et jusqu'à la crise de 2008, pour inciter les investisseurs.

 Plus de 670 millions d'euros d'amendes pour le cartel du fret

La totale libéralisation du ciel et l'absence de règles internationales du travail place Air France dans une situation de concurrence totalement déloyale

Entre d'un côté:

• les low cost subventionnées par les régions, leurs sièges sociaux domiciliés dans des paradis fiscaux et des conditions de travail comme de salaire à minima pour leurs employés.

Et de l'autre

• les compagnies du golfe ayant totalisé d'après un rapport Américain 40 milliards d'euros de subventions publiques sur les 10 dernières années (Emirates aurait reçu 6 milliards d'euros de l'Etat, Qatar Airways 16,5 milliards et Etihad Airways 17 milliards). Avec là aussi des conditions de travail si proches de l'esclavage qu'elles sont dénoncées par l'OIT.

Pour toutes ces raisons la CGT demande depuis plusieurs années à l'Etat, actionnaire majoritaire, de prendre ses responsabilités et d'organiser des « assises du transport aérien » afin de définir une stratégie sur le long terme avec l'ensemble des parties prenantes, dans le respect de notre modèle social.

En lieu et place de ces assises qui n'ont jamais vu le jour, il semblerait que l'Etat ait renoncé à soutenir Air France et le transport aérien Français dans son ensemble. Comment interpréter les droits de trafic supplémentaires accordés aux compagnies du Golfe, sans parler de la remise de la légion d'honneur au patron de Qatar Airways? Le gouvernement, après la vente de l'aéroport de Toulouse et les suspicions quand à la vente à venir de ceux de Lyon et de Nice est, une fois de plus, au centre d'une affaire qui plombe le transport aérien français.

Aucun signe positif en direction des compagnies aériennes françaises, même pour les mesures à sa main comme les taxes aéroportuaires. Malgré 2 Rapports édifiants, le rapport Abraham et le rapport Leroux sur l'Etat critique du transport aérien français et contrairement à l'aéroport d'Amsterdam (Schipol) qui vient de baisser ses redevances de 7% pour soutenir KLM, l'Etat français actionnaire majoritaire d'ADP à hauteur de 50,6% décide de l'augmentation de celles-ci à hauteur de 1% sur les 5 prochaines années.

Ajoutez à cela que L'Etat français est même incapable de récupérer le montant des amendes infligées à Ryanair par l'UE dans le cadre de subventions perçues illégalement des collectivités territoriales (quasiment10 millions d'euros), qu'Easy- Jet ne s'acquitte pas de la TVA en France, il est facile de comprendre que le gouvernement, loin d'aider le transport aérien français, est en train de favoriser, de plus en plus, ses concurrents les moins moraux que sont les Compagnies du Golfe archi subventionnées et les Low-costs aux pratiques sociales et fiscales frauduleuses

Confronté à cette réalité et à l'appétit grandissant des marchés, privés de dividendes ces dernières années, la direction d'Air France continue de présenter l'adition aux salarié mais la pilule ne passe plus.



FINANCEMENT DES INFRAST

Un pôle financier public pour mobiliser l'argent des banques et de la BCE

Faire fonctionner les services de transports exige des investissements considérables : 55,4 milliards d'euros en 2014, dont 25,5 milliards pour les infrastructures et 27,9 milliards en matériels. Investir, c'est dépenser de l'argent aujourd'hui pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir : rendre les transports routiers plus sûrs, limiter les émissions de gaz à effets de serre en augmentant la part des marchandises transportées par le rail et les voies d'eau, mettre à niveau les infrastructures existantes pour répondre aux besoins des usagers... Il en faudrait encore bien plus pour répondre aux besoins des habitants, relancer l'économie, établir

l'égalité entre les territoires, réussir la transition énergétique.

Sous prétexte que les ressources publiques sont de plus en plus limitées du fait de la crise économique et de l'austérité budgétaire, les politiques actuelles multiplient privatisations (par exemple dans les aéroports et les infrastructures), transferts d'activités au privé (par exemple des transports ferroviaires vers les transports routiers) ou partenariats publics-privés conçus avant tout pour rendre rentable l'intervention des capitaux privés (par exemple dans les projets ferroviaires et fluviaux).

Libérer le financement de l'économie de la dictature des marchés financiers

Ces choix reflètent la dépendance dans laquelle les politiques économiques et les gestions d'entreprises se sont placées envers les marchés financiers. Ces marchés fonctionnent, dans leur conception même, pour éliminer des décisions toute considération qui ne s'identifierait pas à la recherche de la rentabilité maximum des capitaux. Or ces critères sont incompatibles avec une satisfaction efficace des besoins sociaux et avec le respect de l'environnement. Les effets des investissements dans les transports sur le bien-être des habitants ne peuvent pas se mesurer en termes de rentabilité, en référence au taux d'actualisation d'un capital.

Développer le service public des transports dans le contexte de la crise économique, mais aussi de la transition énergétique, est donc inséparable d'un autre financement de l'économie.

Si on ne peut pas compter sur les marchés financiers, alors existe-t-il une autre source de financement pour des investissements répondant à des impératifs sociaux et écologiques? La réponse est oui, et les institutions qui permettraient de le faire existent : ce sont les banques, et les banques centrales qui régulent leur activité.





RUCTURES DE TRANSPORTS

Il y a une alternative : réorienter les crédits des banques et des banques centrales

Contrairement aux marchés de titres qui ne font que recycler des capitaux préalablement accumulés, les banques ont le pouvoir de créer la monnaie qu'elles prêtent à leurs clients, qu'il s'agisse de particuliers, d'entreprises ou de collectivités publiques. La conclusion d'un prêt bancaire est donc une opération beaucoup plus complexe que de vendre ou d'acheter, d'un clic de souris, des actions ou des obligations sur un marché. Le travail du banquier est de connaître les projets qu'il décide de financer, leur viabilité économique (création de valeur ajoutée par des travailleurs titulaires d'un emploi efficace et d'une formation appropriée). Il ne peut donc pas ignorer la pression sociale si celle-ci le pousse à tenir compte des conséquences de ses choix dans les territoires et les communautés où il exerce son activité. La Banque centrale européenne elle-même, tout inféodée à la finance qu'elle est, a été obligée de modifier beaucoup de ses pratiques depuis 2007, devant les réalités de la crise financière.

Beaucoup de choses changeraient donc si la puissance des banques et des banques centrales était mise au service d'un nouveau type de développement, et si les crédits bancaires, au lieu d'alimenter le gonflement des opérations financières, étaient réorientées en faveur de la sécurisation des emplois, du développement des services publics et de la protection de l'environnement.

Mais comment décider quels investissements devront bénéficier de ces financements préférentiels ? Leur sélection ne peut être abandonnée au Conseil des gouverneurs de la BCE, ni même aux administrations nationales. Il faut que les salariés, les agents des services publics et les citoyens en général aient de réels pouvoirs pour décider quels projets doivent être soutenus par la BCE. Il s'agit de conquérir des pouvoirs nouveaux sur la façon dont l'argent public, l'argent des entreprises et l'argent des banques sont utilisés.

Des batailles revendicatives immédiates peuvent être engagées dans ce sens à partir de projets concrets comme ceux qui sont signalés dans ce bulletin. Cela repose en premier lieu sur les mobilisations sociales dans les territoires et dans les entreprises – c'est pour cela que la CGT revendique des pouvoirs accrus d'intervention des travailleurs, jusque dans le domaine du financement des entreprises et des services publics. Mais la sélection des projets prioritaires doit aussi pouvoir s'appuyer sur la présence, au sein même du secteur financier, d'institutions financières porteuses d'autres critères que ceux de la rentabilité financière.

Un pôle financier public pour des pouvoirs démocratiques sur l'utilisation de l'argent

C'est la mission du pôle financier public dont la CGT revendique la création. Nous ne rêvons pas de résoudre par miracle tous les problèmes en créant une institution étatique gouvernée d'en haut. Il s'agit plutôt de faire travailler en réseau des institutions financières existantes comme BPI France, la Caisse des dépôts et consignations, le Crédit foncier, la Banque postale, la Banque de France, la Caisse nationale de prévoyance, avec d'autres institutions à faire rentrer dans le giron public par voie de nationalisation, ou avec des institutions à créer. Il s'agirait surtout de donner à ce réseau une cohérence d'ensemble en le mettant au service de la création d'emplois dans les territoires et du développement des services publics. Un conseil de surveillance, composé d'élus nationaux et locaux, de représentants des organisations syndicales de salariés et des organisations patronales, d'acteurs de la société civile assumerait un rôle d'orientation, de suivi des actions, de contrôle de l'usage des fonds pour l'ensemble du pôle financier public.

Ses choix de financement s'appuieraient sur une coopération avec les fonds régionaux pour le développement solidaire des territoires également proposés par la CGT.

Ces fonds régionaux n'auraient pas pour mission de financer les investissements des entreprises ou des collectivités territoriales. Ils mobiliseraient les moyens d'action économiques des régions pour peser sur les critères d'attribution des crédits des banques. Ainsi, ils prendraient en charge une partie des intérêts d'un prêt bancaire, ou lui apporteraient une garantie, à la stricte condition que le projet financé réponde à des critères précis en matière économique (création de valeur ajoutée dans les territoires), sociale (emploi) et environnementale (économies de ressources naturelles). En contrepartie, les aides et subventions inefficaces actuellement distribuées aux entreprises seraient supprimées.

Dossier: Financement des infrastructures de transports

Contrairement à la doctrine d'intervention actuelle de BPI-France, le pôle financier public ne se contenterait pas de corriger les « imperfections du marché » en allant financer les projets refusés par le secteur privé. Il ne s'agirait pas de rendre rentables pour les banques les projets que celles-ci ne veulent pas financer, ni de prendre en charge à leur place des financements ne répondant pas à leurs critères de rentabilité. Il s'agirait, au contraire, de contribuer à changer le comportement de l'ensemble du système financier pour qu'il prenne en compte d'autres critères que la rentabilité financière. En matière de financement des infrastructures de transports, qui participent d'un véritable service public, les financements nécessaires sont tellement massifs qu'ils

exigent l'engagement de la puissance publique et une création monétaire directe par la Banque centrale européenne. Plus ces projets se traduiraient par la création ou la sécurisation d'emplois, par la création de valeur ajoutée dans les territoires, par des économies d'énergie, de ressources naturelles et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), plus ils devraient bénéficier de crédits à taux réduit.

Pour la CGT, seraient éligibles les infrastructures notamment multimodales de transport permettant la complémentarité des modes (rail/route/fluviale/portuaires), le développement économique et industriel et l'aménagement des territoires.

Mobiliser la création monétaire de la BCE pour le développement des infrastructures de transport

Ne pourrait-t-on pas imaginer de créer à cet effet un fonds public national, voire européen, de financement des infrastructures de transport dont le financement serait assuré par la Banque centrale européenne (voir encadré). ?

Grâce à la création monétaire de la BCE, le volume des investissements susceptibles d'être financés serait ainsi démultiplié, bien au-delà de ce que prévoit le plan Juncker, sans que des dépenses supplémentaires de fonds publics soient nécessaires. Cela n'aurait rien d'inflationniste dès lors que les interventions du Fonds seraient strictement conditionnées à la création d'emplois et de valeur ajoutée. Par exemple, à chaque fois que le trafic passager traité par les aéroports parisiens augmente d'un million de passagers cela représente, en moyenne, 355 millions d'euros de valeur ajoutée supplémentaire et 4 100 salariés¹. On engagerait ainsi un cercle vertueux de sécurisation des emplois, des revenus, des investissements publics et privés et de l'épargne, permettant, en retour, de sécuriser le remboursement des emprunts. La gestion du fonds de développement des infrastructures de transports pourrait être confiée à l'AFITF2 (Agence de Financement des infrastructures de transport de France). Ce serait un changement très profond du rôle de cette institution dont l'activité consiste pour l'essentiel aujourd'hui à subventionner des projets d'infrastructure avec des fonds publics.

Ce nouveau Fonds public de développement des infrastructures de transports serait bien sûr une pièce maîtresse du pôle financier public que revendique la CGT. Ses interventions seraient couplées à des incitations à un développement des crédits bancaires aux collectivités publiques et aux entreprises de transport pour le financement des matériels de transport ainsi que l'innovation et la recherche dans les domaines du transport.

- 1 Aéroports de Paris, Evaluation des impacts économique et social des aéroports Paris · Charles de Gaulle, Paris · Orly, Paris · Le Bourget, février 2012.
- 2 L'AFITF est un établissement public créé par le décret du 26 novembre 2004 et dont la vocation, exclusivement financière, est d'apporter la part de l'Etat dans le financement des projets d'infrastructures de transport. Ses interventions prennent la forme de versements sous la forme de fonds de concours pour les projets d'investissement ou d'avances remboursables : elle n'est ni maître d'ouvrage, ni propriétaire, ni gestionnaire de réseau.

Un Fonds public de développement des infrastructures de transport : quelles ressources, quelles modalités de fonctionnement ?

À la différence de l'AFITF, le Fonds pour le développement des infrastructures de transport ne se contenterait pas de redistribuer des ressources fiscales. Il emprunterait à la BCE (directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières publiques comme BPI-France ou la Banque européenne d'investissements) les fonds nécessaires à ses opérations.

Le Fonds prêterait le produit de ces emprunts aux opérateurs, chargés de gérer les nouveaux équipements ainsi réalisés, à un taux d'intérêt d'autant plus faible que ceux-ci créeraient davantage d'emplois et réduiraient les émissions des gaz à effet de serre. Les opérateurs rembourseraient les emprunts tout au long de la vie des infrastructures, avec les revenus qu'ils tireraient de l'usage de celles-ci.

Le Fonds ne financerait pas nécessairement à lui seul l'ensemble des projets d'investissements qui bénéficieraient de son soutien. En effet, son intervention inciterait les banques commerciales à prendre une part de ce financement. Les ressources fiscales du Fonds pourraient renforcer cette incitation en lui permettant de prendre en charge une partie des intérêts de ces crédits bancaires, ou de leur apporter une garantie. Les opérations du Fonds seraient décidées par un conseil d'administration où les élus locaux et nationaux, les représentants des usagers des transports et ceux des salariés des entreprises de transport détiendraient la majorité des sièges. Il travaillerait en coopération avec les autres institutions membres du pôle financier public, par exemple BPI France, et avec les fonds régionaux pour le développement solidaire des territoires.

Des besoins de financement énormes pour moderniser, rénover l'existant et pour réaliser les projets de développement des infrastructures de transport.



Les projets d'infrastructures à long terme : ressources disponibles insuffisantes pour les années à venir.

Les objectifs et les moyens de la politique nationale de transport ont été fixés par le projet de Loi Grenelle de l'Environnement à travers le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) publié en 2011 et le rapport de la commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » (2013) comprenant des experts et des parlementaires et présidée par P. Duron, sénateur-maire de Caen.

Le SNIT basé sur 4 axes ; optimisation prioritaire du système de transport, amélioration de la desserte des territoires et des performances énergétique ainsi que la réduction de l'empreinte environnementale, proposait un effort budgétaire pour les infrastructures de transport d'environ 245 Mrd€ sur 25 ans (hors projet du Grand Paris express lui-même de plus de 22 milliards €).

Ce montant se décompose en 105 Mrd€ de dépenses d'optimisation des réseaux (42,8%) et 140 Mrd€ de développement (57,2%). Pour ce financement, environ 36 % seraient à la charge de l'Etat et 23 % à la charge des collectivités locales, le reste étant pris en charge par les autres partenaires (gestionnaires publics d'infrastructures, concessionnaires, partenaires privés).

Mais dans le contexte de crise économique, de l'austérité budgétaire et de réduction des dépenses

publiques, le coût des travaux correspondants soulève d'importantes difficultés de financement pour les années à venir.

Le rapport Mobilité 21 propose de classer les grands projets d'infrastructures sur la base de critères de performance économique (contribution à la compétitivité / amélioration de la mobilité de proximité), écologique (contribution à la transition écologique et énergétique) et sociétale (contribution à l'aménagement du territoire/sécurité et santé publique) .

Deux scénarios budgétaires sont proposés en fonction de leur soutenabilité financière.

- le premier retient un montant d'engagements de projets d'ici à 2030, tous financements confondus, compris entre 8 et 10 Md€. Un tel montant semble compatible avec le budget de l'AFITF, en supposant que ses ressources soient maintenues jusqu'en 2030, en euros constants, au niveau attendu en 2017 de 2,26 Md€/an;
- le second, retenu par le Gouvernement en juillet 2013 dans le cadre du Plan d'Investissement d'Avenir (PIA), propose un montant d'investissements compris entre 28 et 35 Md€ pour la réalisation des premières priorités d'ici 2030. Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une mobilisation de nouvelles sources de financement. Il correspond à une augmentation moyenne des ressources de l'AFITF de l'ordre de 400 M€ par an. Les autres projets sont classés en seconde priorité, proposant des projets ferroviaires, routiers, et fluviaux-maritimes avec une prévision de 65 milliards€ au-delà de 2030.

Dossier : Financement des infrastructures de transports

Pour ne citer que les plus importants des projets à réaliser d'ici 2030: ferroviaires (LGV 2e phase TGV EST, LGV BPL, LGV SEA Tours Bordeaux et au delà vers Toulouse et l'Espagne décidés en octobre 2015 et traitement des nœuds **ferroviaires** et contournement ferroviaire de Montpellier..); **routiers** (la réalisation de l'A56 FosSalon y/c contournement de Fos) et **8 projets autoroutiers** (la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier et Saône et Loire, la liaison A28-A13 Contournement Est de Rouen, l'aménagement tronc commun RN154/RN12 Dreux- Nonancourt, l'A54 contournement d'Arles, l'A31 bis Toul – Frontière Luxembourgeoise, l'A45 Lyon Saint Etienne, l'Aménagement de la RN 126 Toulouse Castres); **fluvial** (mis en grand gabarit la petite SEINE Bray NOGENT sur Marne).

Les grands projets d'infrastructures que sont le Grand Paris Express (de plus de 25 milliard€ sous la responsabilité de la Société du Grand Paris) et le projet de canal Seine Nord Europe (pour un montant envisagé de plus de 4,5 milliard€) ne sont pas intégrés dans les 35 milliard€ du SNIT, pas plus les besoins de régénération et de sécurité des voies navigables, pourtant évaluées à hauteur de 1, 45 milliard€ dans le programme de modernisation d'ici 2020.



Le volet mobilité multimodale des contrats de plan Etat-Régions 2015-2020 est soumis aux contraintes de réduction des dépenses publiques.

Tous financeurs confondus, Etat, régions, départements autres collectivités, et opérateurs (VNF, SNCF réseau), hors FEDER (au titre du RTE-T pour les projets transfrontaliers), ce sont plus de 22 milliard€ qui sont contractualisés au titre du volet transports-mobilité des CPER auxquels s'ajoutent 700 millions€ au titre des deux CPIER (interrégions) vallée de la SEINE et du Plan Rhône fluvial. L'engagement de l'Etat s'élèverait à 6,86 milliard€ dont 1,95 milliard€ pour le volet ferroviaire et plus de 3 milliard€ pour le volet routier et 1,4 milliard€ pour le volet transports collectifs en lle de France, les autres modes sont attributaires de subvention de l'ordre de quelques centaines de millions€.

En vérité, la visibilité du financement des grandes opérations d'infrastructures lancées et celles liées à la réa-

lisation des programmes des CPER 2015-2020 ainsi que la poursuite des investissements de développement ou d'amélioration de la sécurité dans les domaines multimodal, ferroviaires, routier, fluvial et portuaires, et des transports collectifs, est dans l'opacité totale des moyens financiers disponibles.

Les ressources et modes de financement publics, budgétaires et extrabudgétaires sont fragilisés

le recours à la généralisation des concessions d'infrastructures et des contrats de partenariat public-privé est le postulat qu'il faut combattre.

Si l'on observe les données des Comptes transport de la Nation (CCTN) sur le financement des infrastructures (AFITF et PPP) il est avéré que les montants financés dans le cadre des contrats en PPP (routiers, fluviaux et ferroviaires LGV) connaissent un sommet en 2014 et ont dépassées les montants de dépenses publiques d'intervention de l'AFITF depuis 2013.

Pour la CGT, il faut mettre fin à ce postulat de financement des infrastructures dans le cadre des PPP, qui soumettent l'investissement aux contraintes de rentabilité financière, c'est la justification du recours à un pôle financier public pour sortir ces financements sur le long terme de la loi du marché financier.

De nouvelles ressources sont nécessaires pour atteindre au moins les engagements issus du scénario n° 1 du rapport publié par la commission « Mobilité 21 », alors même que le scénario n° 2, plus ambitieux, a été privilégié initialement comme « référence » par Jean-Marc Ayrault (2013) dans les engagements du plan d'investissement d'avenir.

Alors que le Grenelle de l'Environnement avait proposé la mise en place d'une écotaxe poids-lourds pour financer l'AFITF, son abandon a fait perdre 900 millions d'euros par an à partir de 2011. La fin de l'écotaxe PL a obligé le gouvernement à poursuivre les subventions budgétaires jusqu'en 2015 qui ont été nécessaires pour couvrir les engagements y compris celui de rembourser à hauteur de 530 M€ consacrés au « dédommagement » de la société Ecomouv suite à la rupture du contrat PPP « Ecotaxe PL».

La Loi de finances 2015 a permis d'affecter au budget de l'AFITF une recette nouvelle de 1,13 milliard d'euros constituée :

- d'une hausse de 4 centimes d'euro /litre de gazole sur les poids lourds (2 centimes au titre de la TICPE et 2 centimes au titre de la contribution climat-énergie ou taxe carbone, intervenant comme le déremboursement d'une partie de l'exonération de la taxe sur le gaz oil professionnel PL).
- d'une hausse de 2 centimes d'euro/litre de gazole sur les véhicules légers.

Dans le projet de budget transport 2016, la proposition du Gouvernement, est de ne retenir qu'une fraction du réhaussement de la TICPE à hauteur de 715 millions€ (contre les 1,13 milliard € en 2015). C'est donc un reversement de 400 M€ au budget de l'Etat pour compenser la baisse des impôts décidée par le Gouvernement. Non seulement cela ne permettra pas de combler le manque

Dossier: Financement des infrastructures de transports

à gagner lié à la suspension de l'écotaxe PL ni de sortir l'AFITF de la gestion d'un budget de crise faute de ressources pérennes.

Par conséquent, la réalisation des projets d'infrastructures pose la question, au-delà de leurs finalités visant à la satisfaction efficace des besoins économiques, sociaux et environnementaux, des moyens de financement sur le long terme qui ne peuvent être soumis à la recherche de rentabilité maximum des capitaux.

Pour la CGT, seule la maîtrise publique de la conception, de la réalisation, de l'entretien et de la gestion permet de garantir une politique de transport au service de l'intérêt général. Les besoins de financement sont massifs et rendent nécessaire l'intervention des pouvoirs publics tout à la fois, pour faire payer le « juste

coût des transport » avec l'internalisation des coûts externes à l'appui d'une réforme globale de la fiscalité du transport visant notamment la prise en compte des enjeux environnementaux et sociaux et pour assurer le fléchage de ressources budgétaires et extrabudgétaires affectées au développement des modes alternatifs à la route ferroviaires, fluviaux et maritimes. L'élargissement du versement transport (VT) dédié aux financement des réseaux de transports collectifs urbains doit permettre de mobiliser de nouvelles contributions des entreprises aux transports régionaux..

La CGT propose la création d'un Pôle financier Public pour mobiliser l'argent des banques en faveur d'une politique de crédit au service de la modernisation et du développement des infrastructures de transport ainsi que d'un développement humain durable.



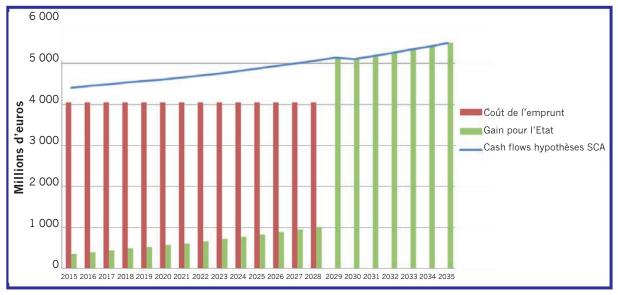
Le plan de relance autoroutier : une gabegie financière qui ne fait qu'amplifier la situation de «rente» des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Dans le contexte de l'austérité budgétaire et sous prétexte de ne pas engager de nouvelles dettes publiques, le Gouvernement par l'accord du 9 février 2015 avec les sociétés concessionnaires d'autoroute, qui lui a permis de passer en force le plan de relance autoroutier dans la poursuite des privatisations de 2006, vient de pérenniser la situation de « rente » des sociétés avec un rendement du capital élevé au détriment du service public routier national et de la redistribution des ressources tirées des péages. Le prolongement de 2 à 4 années des concessions actuelles en compensation des 3,2 milliard€ d'investissements qu'elles vont réaliser, va leur rapporter environ 12 milliard€ en fin de concession alors même qu'un emprunt de l'Etat au taux de 1,5% sur 15 ans aurait permis d'investir environ 8,6 milliard€!

Pour la CGT, la renationalisation des SCA est une évidence économique et la justification de fond pour la réappropriation sous la maîtrise publique d'un bien public. Les effets de ces investissements sur le bien être collectif sont captés par le capital au profit des sociétés privées au détriment de l'intérêt général. Et ce n'est pas l'engagement des SCA de verser une contribution de 1 milliard€ courants sur la durée des

concessions autoroutières d'ici 2030 qui mettra fin à cette gabegie financière. Une nationalisation des SCA n'impliquerait pas de modifications du contrat de concession tel que conclu avec l'Etat, simplement une prise de contrôle par l'Etat des sociétés. Il faudrait débourser entre 26 et 36 milliards d'euros selon le jeu d'hypothèses retenues pour une nationalisation complète des 7 SCA histo-

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



Modèle: Microeconomix

Pour la CGT, il faut mettre fin à ce postulat de financement des infrastructures dans le cadre des concessions actuelles, qui soumettent l'investissement aux contraintes de rentabilité financière, c'est la justification du recours à un pôle financier public pour sortir ces investissements sur le long terme de la loi du marché financier.

Ligne TGV Sud Europe Atlantique : un cas d'école pour les libéraux, une injure pour le service public.

La genèse :

A l'apogée de la séparation entre RFF et SNCF, le gestionnaire d'infrastructure(RFF) travaille à la continuation du plan de construction de la grande vitesse ferroviaire en France. Apres les LGV EST (Paris Strasbourg) phase 1 et Rhin-Rhône (Mulhouse-Dijon) dont les chantiers étaient en cours ou décidés, c'est maintenant au Sud-ouest que la grande vitesse doit aller sur une ligne dédiée pour gagner sur le temps de parcours entre Paris et Bordeaux dont la majorité du trajet est parcouru sur ligne classique et donc limitée en vitesse (200/220Km/h).

Nous sommes alors en 2007/2008 et au-delà du tracé, le financement devient très vite un problème. Le gouvernement de l'époque, comme les précédents, n'a pas mis à son programme de désendetter la SNCF et le système ferroviaire. Pourtant la directive 91-440, reprise dans le premier paquet ferroviaire européen, demande aux Etats de réaliser cet effacement de la dette des entreprises ferroviaires avant de mettre en œuvre la séparation comptable du transporteur et du gestionnaire d'Infrastructure.

C'est donc un EPIC RFF fortement endetté et un Etat qui vient de « sauver » les banques qui doivent trouver les financements pour ce projet d'infrastructure nouvelle.

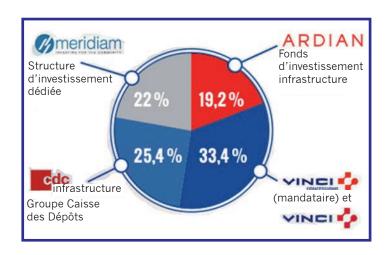
L'idéologie : le postulat du contrat de partenariat public privé

Au prétexte de la crise, de la relance nécessaire, le réflexe pavlovien libéral est plus que jamais le mot d'ordre. **Cette LGV sera un Partenariat Public Privé.** Le décret du 28 juin 2011 a approuvé le contrat de concession passé entre Réseau ferré de France et la société LISEA pour le financement, la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux et des raccordements au réseau existant.

La concession de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux (LGV SEA) est confiée au consortium LISEA jusqu'en 2061 (50 ans).

Il s'agit de la première entreprise privée en France gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire dédiée à la grande vitesse.

Le contrat s'établit sur la base d'une construction de 302 kms de double voie à grande vitesse (13 000 supports de caténaire, 500 ouvrages d'art dont 24 viaducs). LISEA réunit trois investisseurs financiers autour du groupe de BTP Vinci. Outre la Caisse des dépôts (CDC), on retrouve le fonds Ardian (ex Axa Private Equity, pèse 50 Mds de dollars à l'échelle mondiale, lié à Vinci dont il détient la filiale Vinci Park) et Meridiam, une société d'investissement et de gestion d'actifs spécialisée dans les infrastructures publiques et, donc, dans les PPP.



Le coût total du volet construction de ce Partenariat-public·privé (PPP) est de 7,8 mds €. LISEA, qui se trouve garante de la maîtrise des coûts, se prévaut d'avoir financé en fonds privés plus de 50 % de cette nouvelle infrastructure. Cependant, un examen détaillé de l'origine de ses 3,8 mds € révèle que l'essentiel des fonds provient de crédits ou préfinancements accordés par la Banque européenne d'investissement (BEI) et d'un engagement de la CDC, institution financière parapublique.

Mais devant le niveau de fond nécessaire et le nombre grandissant de projets montés sur ce modèle, la question du risque et des garanties apportées devient très rapidement un enjeu majeur pour les investisseurs potentiels. Il faut donc garantir le capital apporté et sa rentabilité.

La trouvaille du financement: réduire les risques du concessionnaire par garantie de l'Etat et de SNCF réseaux sur les trafics

Jamais à court d'idées et de créativité nos énarques et autres banquiers; pour eux, la question du montage financier va devenir un véritable chef d'œuvre de préservation des intérêts privés. Ce PPP sera une concession de 50 ans incluant la conception, la construction, la gestion et l'entretien de l'infrastructure avec à l'issue des 50 ans remise au concédant RFF (devenu SNCF Réseau depuis la réforme du ferroviaire de 2014). Bien entendu, le concessionnaire fixera le niveau de péage payé par les utilisateurs (la SNCF devenue SNCF Mobilités) aux fins de garantir son plan de financement et des retours substantiels sur ses investissements. Au cas où le niveau de rentrée des péages serait insuffisant, l'Etat interviendrait comme garantie. Tout est bien fait dans ce monde, voilà donc pour les fonds propres du concessionnaire et les apports et emprunts bancaires.

Dossier : Financement des infrastructures de transports

Pour limiter le risque et aussi s'assurer d'un pouvoir de pression au besoin, c'est vers les collectivités locales que le concédant s'est tourné. Contre une participation au tour de table financier, des villes, des Départements, des Régions se sont vu proposer un niveau de desserte et des temps de parcours au départ de Paris ou entre ces villes pour le moins alléchant, mais malheureusement très théorique car construit par RFF sur les capacités de l'infrastructure et non pas avec la SNCF:

Le concessionnaire se voit, dans ce schéma, octroyé les études, la construction mais aussi la maintenance pour les 50 ans de durée de la concession.

Ainsi en ne mettant sur ses fonds propres que 0,772 Md€ issus des actionnaires (VINCI, Caisse des Dépôts et 2 fonds d'investissements : Ardian et Méridiam) s'assure 50 ans de rente pour rémunérer actionnaires et banquiers.

Les emprunts bancaires contractés s'élèvent à 3,029 Mds€ dont 2,217 sont garantis par l'Etat ou SNCF Réseau. Les collectivités locales sont, elles, parties prenantes à hauteur de 3 Mds € et SNCF Réseau pour 1Md €.

Le Bilan : face au déficit d'exploitation de la LGV c'est le financement global qui a du plomb dans l'aile!



Sans qu'il soit définitif, on peut déjà dire que le grand perdant est le service public. En effet alors que les tarifs d'accès à cette future LGV sont prévus très supérieurs à ceux pratiqués sur les autres LGV gérées par SNCF Réseau, le conflit se déplace entre les collectivités qui ont financé et le transporteur SNCF Mobilité qui doit mettre en œuvre un plan de transport promis par RFF à ces collectivités et qui a servi au concessionnaire à monter ses financements.

Quelle que soit la formule retenue sur les dessertes, l'exploitation de cette LGV sera déficitaire pour cause de péages trop élevés. La bataille entre les volontés des uns et des autres et la décision du Ministre de trancher pour 16,5 liaisons directes entre Paris et Bordeaux ne change rien au problème :

Ce sont les deux Epic Réseau et Mobilité qui devront absorber ce déficit, estimé entre 150 et 200 Millions € par an selon les sources sur la durée de cette concession. Tout cela pour ne pas activer les garanties de l'Etat; mais soyons persuadés que rapidement ce sont usagers (par les tarifs) et cheminots (par les conditions de travail et les effectifs) qui paieront la note.

Et à ce stade de sa réalisation il est à craindre que la LGV ne trouve pas le bouclage financier attendu notamment, vu les réticences des collectivités à contribuer et les menaces du désengagement des banques sur la viabilité financière de cette ligne... Ne sommes nous pas dans le syndrome des graves déficits d'exploitation des fameux PPP d'Orlyval (repris par la RATP), de la LGV Perpignan-Figueras (reprise par SNCF réseaux), pour ne citer que ces exemples dans les transports, qui obligea et rendra peut être encore nécessaire que les opérateurs publics à reprendre leur exploitation pour sortir de ces contrats de partenariat public privé qui sont de véritable gouffres financiers.

Les besoins de financement des infrastructures de la voie d'eau exigent la mobilisation de ressources nouvelles : la CGT s'oppose aux PPP pour la construction de barrages sur La Meuse et l'Aisne

La CGT dénonce le recours au PPP pour la reconstruction et l'automatisation des 29 barrages de l'Aisne et de la Meuse préconisé par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) et soutenu par la Mission d'appui à la réalisation des contrats de PPP (MaPPP).

Les critères avancés restent les mêmes et sont infondés: complexité et urgence! Il s'agirait plutôt de Précipitation Pour Profits! La MaPPP avait formulé deux points de vigilance à l'aune du projet: l'évolution de l'écart de taux entre financements privé et public et les conditions d'injonction de micro-centrales productrices d'électricité.

La société de projet, Baméo, créée spécifiquement pour cette reconstruction regroupe 3 entités: VIN-CI concessions pour 50%, SHEMA (groupe EDF) pour 30% et Méridiam pour 30%. Le concepteur/constructeur Corebam est constitué de différentes filiales de VINCI construction France (EMCC, Tournaud, GTM Halle, CBRTP). L'exploitation et la maintenance des barrages et des micro-centrales hydrauliques reviennent à Sémao détenue à 60% par SHEMA (EDF) et 40% par VINCI concession.

Le PPP couvre la conception, le financement, la construction avec à la clé pour les actionnaires 30 ans de «redevance-rentes» mensuelles pour l'entretien, la maintenance et le gros entretien et renouvellement, l'exploitation et l'équipement des micro-centrales hydroélectriques. Les travaux ont été lancés en mai 2015 pour une livraison en 2020. Le budget total de l'opération d'investissement pour BAMEO est de 312 millions d'euros dont 256 concernent les travaux (82%) et sont financés par 29,5 millions d'euros d'apport en fonds propres, 16,5 millions d'euros de contributions publiques (agences de l'eau Rhin-Meuse et Seine-Normandie et la Région Picardie) et 266 millions de dette auprès de 4 banques (dont la Société Générale) avec la participation de la Caisse des Dépôts et Consignations en tant que bailleur de fonds à travers la direction des fonds d'épargne.



L'austérité budgétaire va avoir raison du service public de la voie d'eau.

Le coût total supporté par VNF n'est pas connu à ce jour. Il pourrait atteindre les 750 millions d'euros selon le rapport sénatorial n°724 (Sénateurs Grignon et Rome). Dans le même temps le projet stratégique 2015-2020 de VNF fait apparaître une chute des recettes de 50 millions d'euros entre 2013 et 2016 principalement due à la baisse de la subvention de la charge de service publique versée par l'Etat, de la taxe hydraulique écrêtée arbitrairement par le gouvernement et de la subvention de l'AFITF qui a baissé de 25 % passant de 40 à 30 millions€. Alors que la contribution du transport fluvial à la transition énergétique par le report modal de la route vers le fleuve est un atout majeur de la réorientation du système de transport, les infrastructures voies navigables demeurent le parent pauvre des engagements financiers de la puissance publique. Les rapports parlementaires se succèdent pour attester les besoins de financement massif pour la remise en état du réseau : plus de 1,4 milliards d'euros sur la période 2015-2020 hors opération de développement selon les informations de la commission Mobilité 21.

La CGT relève plusieurs incohérences entre les intentions et les faits. Selon la direction de VNF, la gestion hydraulique doit être maîtrisée et les équilibres financiers doivent être consolidés. Alors comment expliquer le passage des deux barrages suivants dans le PPP:

 Monthermé - Les travaux sont réalisés par le groupement conception construction COREBAM, composé de différentes filiales de VINCI Construction France (EMCC, TOURNAUD, GTM HALLE, CBRTP).

Dossier : Financement des infrastructures de transports

Le barrage de Monthermé étant déjà mécanisé, les travaux concerneront la passe à poissons actuelle aussi dénommée « la rivière artificielle ». Il est prévu d'éloigner l'entrée piscicole du barrage, de créer un seuil à l'entrée piscicole pour avoir une marche attractive et de créer un îlot « séparateur » en enrochement entre le Pertuis aval et l'aval du clapet adjacent. De plus, l'éclairement naturel de la rivière de contournement sera amélioré.

Les modifications apportées permettent une meilleure efficacité de la rivière, les enrochements mis en place seront sans arêtes vives pour ne pas blesser les poissons migrateurs et disposés de la manière la plus naturelle possible (irrégulière).

- Givet datant de 2009- Les travaux sont réalisés par le même groupement,

Le barrage de Givet étant déjà mécanisé, les travaux concerneront la construction d'une Microcentrale Hydroélectrique en rive droite, d'un local technique pour la maintenance des tubrines Very Low Head et aussi d'une passe à poissons proche de la micro-centrale pour garantir l'attrait piscicole. La construction d'une passe à anguilles en rive gauche est à l'étude. Le barrage de Givet accueillera un dispositif de comptage piscicole par vidéo située à l'amont de la passe à poissons. Celui-ci permettra d'avoir un contrôle de l'efficacité des passes sur la Meuse.

De plus, alors qu'on nous vante la transition énergétique, la CGT demande pourquoi seuls trois barrages (dont celui de Givet) sont équipés de micro-centrales ? Qui décide ? Et quelle finalité et quel besoin de financement ?

Les impacts sur le service public de la voie d'eau

L'autre facette de ce PPP concerne l'emploi à VNF devenant une variable d'ajustement et un outil au service des gains de productivité attendus. C'est de la suppression d'emplois publics à travers des redéploie-

ments, des transferts aux sociétés privées et des non renouvellements de postes après départ dont il s'agit. Sont concernés environ une centaine d'agents publics et salariés privés. La CGT s'inquiète également des conséquences sur les conditions de travail avec le risque de sous-traitance en cascade. Et pour ceux qui resteront, la baisse de la masse salariale semble la seule ressource de VNF pour faire face. C'est une véritable stratégie de spirale du déclin que le gouvernement et la direction mettent en place. La CGT conteste cette logique mortifère qui consiste à socialiser les pertes et à privatiser les rentes!

Le financement public de la voie d'eau est une exigence stratégique pour la maîtrise publique du réseau.

Si l'EPA VNF n'a pas les prérogatives pour faire de l'emprunt, la CGT propose d'autres solutions pour financer la modernisation et l'entretien des infrastructures à travers :

- le soutien de l'Etat pour une hausse des recettes de VNF (subvention charge de service, taxe hydraulique, AFIFT, conservation et exploitation des équipements et du patrimoine immobilier, traçabilité des aides de l'Etat pour l'innovation et la recherche)
- le retour à une maîtrise d'oeuvre d'ingénierie publique, la passation de marchés publics pour la réalisation des investissements publics
- une orientation des aides aux collectivités pour des projets structurants publics (notamment subventions européennes)
- la réalisation des missions de service public avec des emplois publics et donc des recrutements adéquats,

Pour la CGT il faut mettre fin aux PPP par la création d'un Pôle Financier Public au service de l'Etat et des collectivités pour mobiliser des ressources nouvelles notamment l'argent des banques au service de l'intérêt général et du service public de la voie d'eau.



Projet autoroutier (A31bis) entre Toul et la frontière luxembourgeoise : la CGT dénonce l'ouverture du réseau routier national à la privatisation

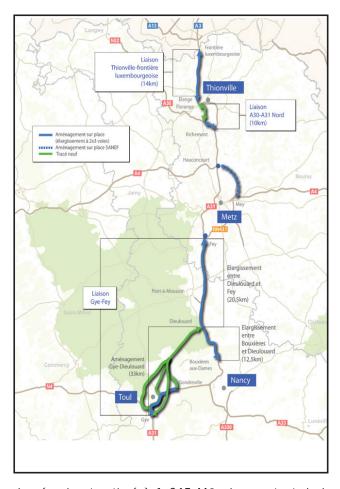
Apres la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroute en 2005/2006, et le plan de relance autoroutier de 2015, qui illustrent une politique de renoncement d'une maîtrise publique de l'exploitation et de l'entretien du domaine public routier national, l'Etat orchestre un débat public à la faveur de la concession d'une autoroute gratuite au carrefour de l'Europe.

La CGT Lorraine a interpellé les pouvoirs publics et les acteurs économiques en débat public et au CESER Lorraine, sur l'utilité de ce projet de concession et a fait valoir une autre conception de la politique de transport pour desservir le sillon lorrain. Pour la CGT, il faut replacer ce projet dans le cadre d'une politique mulitimodale de transport en Lorraine avec une nécessaire complémentarité des modes alternatifs à la route que sont le ferroviaire et le fluvial dont leur doublement en trafics suffirait en partie pour dé-saturer cet axe routier du fort trafic PL de transit (15 à 25 % au heures de pointes) tout en assurant des travaux d'investissement routiers rendus incontournables pour assurer la sécurité des usagers.

Un premier cahier d'acteur de la CGT Lorraine a été déposé lors du débat public pour exiger des alternatives multimodales à la route et pour répondre aux défis énergétique et écologique notamment de réduction des émissions de CO² comme l'impose la lutte contre le réchauffement climatique.

Un deuxième cahier d'acteur de La CGT Lorraine et de l'UIT dans le prolongement de la conception CGT d'une maîtrise publique des infrastructures, a permis de faire valoir la nécessité de produire un scénario d'investissement en faveur de l'exploitation et l'entretien de la route actuelle, dans le cadre d'un financement et de la gestion publics du domaine public routier pour sortir de la gabegie financière d'une nouvelle concession autoroutière qui serait, selon les données fournies par le maître d'ouvrage une des plus chère de France!

Pour illustrer le montage de l'une des trois concessions partielle envisagée pour la réalisation du seul barreau Toul- Dieulouard de 30km pour le contournement de l'agglomération de Nancy, c'est, dans ce scénario de financement, un coût d'investissement total (comprenant la mise en oeuvre des systèmes

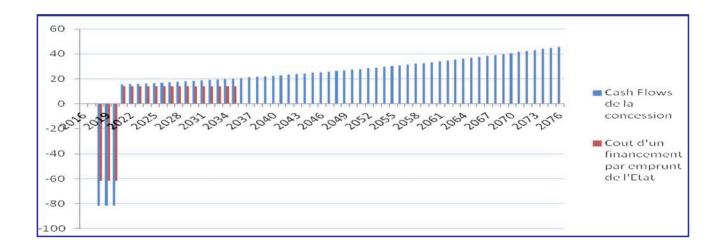


de péage) est estimé à 1 245 M€. Le montant de la contribution publique correspondante, qui inclut le coût d'aménagement des sections non concédées et la subvention d'équilibre versée au concessionnaire du barreau Toul-Dieulouard, est compris entre 820 M€ et 1 000 M€, en fonction des hypothèses de trafics retenues. Mais le problème du financement des sections non concédées, devient vite insoluble dans le contexte de budget d'austérité. En retenant un rythme annuel de 60 M€ (qui comprend également le versement de la subvention d'équilibre) accordés par la puissance publique, au fil de l'eau ces dernières années, il faudrait 22 ans pour achever les travaux ! Ce scénario est donc insupportable pour les usagers et les salariés.

Dossier : Financement des infrastructures de transports

Grâce aux tarifs kilométriques fournis par le maître d'ouvrage (12.7 c€/km pour les véhicules légers et 34.3 pour les poids lourds)¹ et en considérant que les cash flows représentent 47 % du chiffre d'affaire², on peut reconstruire l'équilibre financier de la concession. En retenant un taux d'actualisation de 7.5 % et une

hypothèse d'un trafic de 15 000 véhicules/jour (effet de report du trafic estimé par le maître d'ouvrage), on obtient un équilibre avec une subvention de 1 000 M€ et une durée de concession de 55 ans. On peut comparer ce modèle avec un financement par emprunt à 15 ans par l'Etat de la part réalisée par le concessionnaire :



Evolution des cash flows d'une SCA « concession réduite » et comparaison avec un financement de l'Etat

En plus de bénéficier de taux d'intérêt plus faibles, l'Etat n'aurait pas à engager les dépenses correspondant à l'installation des péages puisque les sections resteraient gratuites, ce qui explique que son investissement initial soit moindre sur le graphique ci-dessus. Au total sur la période 2021-2076, la SCA perçoit en cumulé 1.3 Mrds € de plus que ce qu'aurait coûté le financement par un emprunt de l'Etat, ce qui représente 730 M€ en valeur 2015 pour l'Etat. Ainsi, avec ces hypothèses de trafic et de financement, l'Etat assumerait une perte de 730 M€ par son refus d'investir 3x 60M€=180M€ à la place d'un concessionnaire privé.

Ce scénario de « concession réduite » est donc une opération coûteuse pour les usagers qui empêche l'amplification de l'affectation budgétaire aux travaux routiers

prioritaires. En effet, en consacrant pendant les premières années son effort budgétaire au versement de la subvention d'équilibre de la concession, l'Etat retarde l'aménagement de la section au nord de Thionville qui subit pourtant les perturbations les plus importantes. Qui plus est, les travaux sur les sections non concédées, programmés sur une longue période, ne permettent pas d'éviter la saturation du sillon Lorrain.

Pour la CGT, il faut mobiliser de nouvelles ressources de financement au niveau des banques et de la BCE (projet transfrontalier éligible également aux contributions de l'Europe au titre du RTE-T) dans le cadre d'un pôle financier public: c'est la proposition de la CGT qui motive notre demande d'étude d'un scénario alternatif.

¹ L'A31 bis ferait ainsi son entée à la 4º place du classement des autoroutes les plus chères de France 2 Moyenne calculée sur les SCA, source DIT

Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) ou Route Centre Europe Atlantique (RCEA)

Quand la concurrence modale débute et se poursuit sur les infrastructures et leurs financements.

Quelles soient routières ou ferroviaires les grandes infrastructures nationales ont été historiquement pensées, conçues et bâties en étoile départ de Paris. La notion de transversale n'avait pas de sens sinon à assurer des dessertes locales dans une économie non encore mondialisée. Dès lors ces infrastructures ne faisaient pas l'objet d'une vision de bout en bout car leurs fonctionnalités étaient avant tout de desserte des territoires et leurs rôles pour le développement économique au niveau national et régional n'avaient pas fait l'objet de réflexion globale à l'heure des choix d'investissements et des modernisations nécessaires de ces infrastructures. Cette évolution des mobilités des personnes et des marchandises, des besoins nouveaux de transports est à mettre en lien avec les évolutions des économies, des délocalisations, de l'éloignement des lieux de productions et des lieux de consommations. Cette situation engendre donc des flux nouveaux qui ne sont plus locaux mais de transit donc à une échelle différente tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

Ce sont donc des infrastructures locales à capacités modestes qui deviennent rapidement saturées (la route) ou sous employées (le fer) et non électrifiées dans sa partie Chagny Nevers. En tout état de cause, seule une vision globale permettrait de sortir de cette situation car elle traiterait le sujet de bout en bout pour les différents modes en évitant les écueils des réponses uniquement locales bâties dans des contextes financiers et politiques disparates.

C'est donc bien la politique globale des transports, de gestions des flux, à l'échelle de la France et de l'Europe qui est visée à travers ces deux infrastructures reliant la Bourgogne à la façade Atlantique et coupant ainsi les couloirs nord sud desservant le massif central, le limousin, le Sud-Ouest et par la même, la péninsule ibérique.

Comme on peut le constater sur les cartes, quel que soit le mode il y a une rupture de continuité et les décisions prises jusqu'alors (Commission DURON à travers Mobilité 21 en 2013) favorisent la route en retenant dans les priorités nationales, la RCEA dans sa partie SAONE et LOIRE ET ALLIER, alors que les capacités ferroviaires sont sous exploitées et sont retenues elles, dans le schéma directeur européen du Fret Ferroviaire. A travers ces choix, c'est la confirmation de ne pas vouloir réaliser le report modal en faveur des modes de transports les moins émetteurs de gaz à effets de serre au mépris des impératifs du Grenelle de l'environnement et des rapports successifs sur la nécessaire relance du fret ferroviaire, ainsi que de toutes les conférences Climats depuis Kyoto.



Dossier : Financement des infrastructures de transports

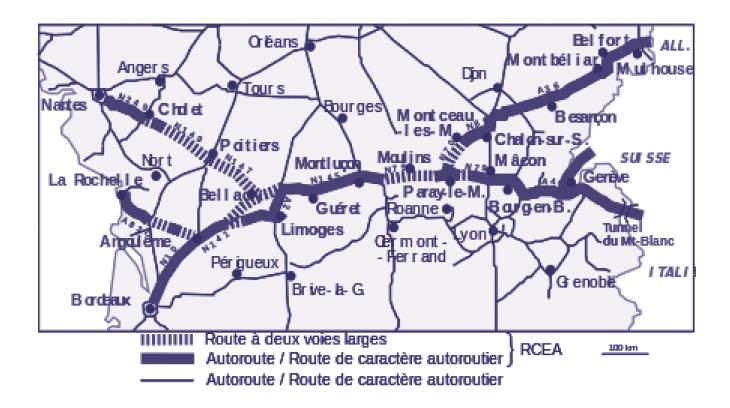
Devant ces choix, non assumés et non financés, (fourchette estimée entre 0,640 et 1 Md€ par la commission Duron) en faveur de la route, prenant appui sur le trafic croissant de transit européen et les statistiques d'accidentologie, l'option de la concession autoroutière entre Montmarault et Digoin est alors portée par diverses collectivités locales et reprise au Plan de développement et de modernisation (PDMI) 2009/2014 et confirmé par le CPER Auvergne, en contradiction, là aussi, avec les besoins des usagers du quotidien sur le réseau routier national gratuit . Mais le désengagement de l'Etat qui n'a pas la volonté de dégager des moyens budgétaires suffisants de l'Etat pour poursuivre l'amélioration de son réseau structurant, est assumé par le recours au projet de concession ce qui poursuit la privatisation des routes nationales concédées depuis 2005.

Dans le cahier d'acteur déposé par la CGT, il est dénoncé que le projet de concession n'apporte pas de valeur ajoutée en termes de sécurité ou de développement de l'économie locale par rapport à un projet d'aménagement de la route existante par une route express à 2x2 voies. Le débat public a été tronqué par le postulat de l'Etat de concéder cette liaison routière, coûte que coûte, (avec un coût supplémentaire de 160 M€ pour la concession et des péages pour les usagers) et cela pour permettre la mise en service dimensionnée pour le transport routier international qui est la cause principale de l'insécurité routière.

Pour la CGT, ce projet ne répond pas aux besoins d'une politique multimodale et complémentaire, à partir des potentiels de développement pour le fret ferroviaire comme transport alternatif à la route permettant d'assurer le report modal.

Le CPER Bourgogne a partiellement répondu en finançant des études sur la totalité et la réalisation partielle de l'électrification du tronçon Chagny Nevers ainsi que sa modernisation en signalisation et en gabarit des tunnels. Pour un montant de 250 M€ (Conditions économiques 2014) repris au CPER, c'est donc une autre réponse qui est proposée pour des infrastructures publiques qui traversent certes, mais aussi qui irriguent les territoires. Reste donc à financer la partie entre Montchanin et Nevers dont les études seront réalisées et qui constituera un point final.

A travers le projet de concession autoroutière c'est aussi le choix dogmatique de l'Etat de raboter les dépenses publiques et donc de ne pas rechercher les nouvelles ressources de financement des infrastructures à commencer par l'abandon l'écotaxe PL qui était un premier pas de franchi pour internaliser les coûts externes du transport routier afin de faire payer le juste coût du transport aux chargeurs. C'est aussi, la poursuite de la gabegie financière depuis la privatisation des sociétés concessionnaire d'autoroute, par la pérennisation de leur situation de « rente » dont les tarifs ne cessent de flamber. La seule réponse pour la CGT est l'arrêt des privatisations et la renationalisation, par le recours à un pôle financier public.



BILAN FORMATION UIT 2015 « Politique des transports » 1er et 2e module

L'ensemble du stage a été largement apprécié car il a permis de prendre conscience de la nécessité de décloisonner nos pratiques syndicales sur tous les secteurs du transport et infrastructures, de relever les convergences revendicatives entre secteurs.

Une notion importante est l'élargissement du champ d'actions de chacun afin d'ouvrir des perspectives de démarches communes et de découvrir, pour certains, l'UIT en tant qu'outil revendicatif.

Le groupe a mieux appréhendé les enjeux de développement de l'UIT en région et croisé les activités des champs professionnels et territoriaux (grâce à la table ronde).

D'autres éléments positifs :

Groupe équilibré, dynamique et convivial avec des dossiers riches et un bon apport de connaissances. Forte appréciation de la participation d'intervenants extérieurs même s'ils n'ont pas les mêmes approches que la CGT.

Quelques points à améliorer :

Participation de tous les secteurs du transport (fluvial, maritime, aérien, route, ferré, TRV, TU, TRM).

La diversification des exemples et des localisations servant de point d'appui aux présentations.

Plus d'activités en groupes, avec des moments d'échanges, de débats et des moments de recherches individuelles.

Pour le groupe, la session a été redynamisante!



REMORQUAGE MARITIME

Le remorquage français, un des bastions restant du pavillon français 1er registre - 2e secteur d'emploi de marins français sur le territoire s'est vu attaqué par la Commission de l'Union Européenne juste avant l'été 2015.

L'Union Européenne a réactivé un règlement européen qui s'était, pourtant, fait enterré à quelques reprises depuis 2003.

Ce règlement de l'Union Européenne, en matière de libéralisation portuaire, a fait couler beaucoup d'encre et, après l'exclusion de ce règlement des pilotes et des dockers, il ne restait plus que le remorquage et le lamanage. Cette réglementation voudrait imposer plusieurs compagnies de remorquage dans un même port.

En France, cela est impossible pour 3 raisons :

- des ports trop petits pour avoir une concurrence loyale sous pavillon français,
- des ports ouverts sur la Manche, la Méditerranée et l'Atlantique : des mers trop dures pour les conditions de navigation,
- des ports français qui allient la sécurité et la sureté dans des zones très sensibles que l'on ne peut brader. Nos côtes et nos ports ne sont pas des dépotoirs que l'on peut polluer à souhait, même si cela s'est fait dans le passé, aujourd'hui des moyens techniques et humains ont été mis en place pour cette protection.

D'ailleurs, certains incidents récents dans les ports - voire des catastrophes- ont été évités grâce à la réactivité du remorquage et de l'entente de tous les secteurs portuaires.

Réactivité qui ne pourrait être possible si nous avions des opérateurs et des marins étrangers responsables de la sécurité et de la sureté de nos ports. Cette concurrence s'est avérée néfaste dans l'un des plus grands ports français, à travers la Société SNRH au Havre que la CGT a combattue pour sortir de la mise en place du low cost avec les pavillons et les marins moins disant non attachés à nos côtes ainsi qu'à nos ports.

Face à cette menace, la CGT a réagi très rapidement, en multipliant les rencontres qu'elles soient françaises ou européennes, qu'elles soient ministérielles ou avec les eurodéputés.

Plusieurs amendements de compromis ont été posés mais tous rejetés. L'ensemble du remorquage s'est donc mobilisé et a enjoint le gouvernement, par son ministre des transports, à intervenir ; soit en sortant le remorquage et le lamanage de ce règlement, soit en amendant le décret du pays d'accueil en y apportant le contrat de droit français.

Il semblerait que le remorquage ait été entendu car, lors de notre rencontre avec Alain Vidalies, le 02 décembre dernier, ce dernier nous a affirmé avoir déposé d'autres amendements, pris en compte ceux-là et qui devraient permettre de sortir ces secteurs des règlements de l'Union Européenne et de s'engager, après le 22 décembre 2015, date à laquelle la Commission de l'Union Européenne statue, afin de travailler sur le décret du «pays d'accueil » pour le rendre plus protecteur pour notre pavillon et nos marins.

LA PRIVATISATION AÉROPORTUAIRE MET EN DANGER LA CONCEPTION DU SERVICE PUBLIC

Suite au processus de décentralisation dans le secteur aéroportuaire, impulsé au début des années 2000, visant à conduire au transfert de 150 aéroports appartenant à l'Etat (en régie directe ou par délégation de service public par le biais de Chambres de Commerces et d'Industries) vers les collectivités territoriales (ou de leurs groupements), une nouvelle loi en 2005 prévoyait une réforme progressive du mode de gestion de ces même aéroports.

Après l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris au privé (2006), cette loi prévoit de donner la « possibilité » aux acteurs publics de transférer les concessions de ces principales plate formes régionales à des sociétés spécialement constituées (de droit privé)

Le désengagement de l'Etatet l'ouverture du capital des sociétés aéroportuaires

Dans cette perspective, les aéroports de Lyon, Toulouse, Bordeaux et Nice ont, dès 2007-2008, abandonné leur statut d'établissement public pour un statut de société aéroportuaires commerciale capitalistique. Dans un premier temps ces aéroports ont été intégralement détenus par des capitaux publics. La loi offre la possibilité d'ouvrir le capital à des investisseurs privés. .Ce processus est enclenché à (Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron) et Aéroports de la Côte d'Azur (Nice et Cannes-Mandelieu) avec la promulgation, en août 2015, de la loi Macron. La privatisation aéroportuaire à la recherche de rentabilité maximum des capitaux.

Les grands aéroports régionaux ont une mission d'intérêt général (sécurité, sûreté, environnement, aménagement du territoire, etc.). De même ils sont des « poumons » régionaux en matière d'emploi et de retombées économiques. De plus, ils occupent une position centrale dans le système aérien, avec notamment la définition du niveau des redevances payées par les compagnies aériennes et par les usagers.

Quand l'objectif premier des investisseurs privés est d'améliorer sans cesse le retour sur investissement, les impacts d'une privatisation touchent principalement:

- l'emploi (niveau d'emploi, statut des salariés, condition de travail, etc...),
- les investissements aéroportuaires, qui sont par nature importants et nécessaires pour le développement d'infrastructures colossales (de surcroît dans un contexte de croissance continue du trafic aérien),
- la définition du montant des différentes redevances. Pour la CGT, le désengagement de l'Etat sur les aéroports français, engagé il y a plus de 10 ans ouvre la gestion aéroportuaire à la prédation actionnariale institutionnelle mise en place par l'Etat (Agence de Participation de l'Etat, Bercy) avec pour conséquences pour les salariés des régressions sociales. Par exemple depuis 2005, les salariés d'Aéroports de Paris en subissent les conséquences en termes de salaires d'emploi et de conditions de travail.

La privatisation de l'aéroport de Toulouse permet l'État de prioriser ses « intérêts financiers » plutôt que l'intérêt général.

Tout le monde avait rêvé d'une privatisation modèle. Mais l'actionnaire chinois s'est volatilisé. Une histoire rocambolesque que devrait méditer le gouvernement au moment où il organise la cession des aéroports de Nice et de Lyon, Nice pourrait être valorisé à 1,5 milliard d'euros et Lyon à 900 millions d'euros. Ni Emmanuel Macron ni les élus toulousains n'auraient pu imaginer un scénario aussi rocambolesque. Quelques semaines après la privatisation de la société de gestion de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB), Mike Poon, le patron de Casil Europe, le consortium chinois qui l'a emporté face aux poids lourds tricolores ADP et Vinci, a disparu. Volatilisé Il ferait l'obiet d'une enquête pour corruption! Ce milliardaire vibrionnant qui avait séduit l'État et les acteurs concernés par ses projets de développement et un chèque de 308 millions d'euros, supérieur, diton, de 50 millions à ceux de ses concurrents.

Pas de quoi rassurer les salariés de l'aéroport, qui se demandent si les nouveaux actionnaires vont tenir leurs promesses. Le plan de développement de l'aéroport défendu par Mike Poon ne prévoyait rien de moins qu'un triplement de la fréquentation (de 7,5 à 18 millions de passagers) à terme, grâce à l'ouverture de nouvelles lignes vers l'Europe et surtout à un hub destiné aux compagnies chinoises. L'idée était de faire atterrir à Toulouse des compagnies qui ne peuvent obtenir facilement des créneaux devenus rares à Paris, puis de faire des navettes vers la capitale. Entre deux vols, les touristes chinois feraient leur shopping dans de futures boutiques haut de gamme. De quoi faire bondir la rentabilité de l'aéroport.

Face à cette situation critique le président du conseil département se démène pour monter un tour de table avec les autres collectivités locales, mairie, région et la CCI, actionnaires ensemble à 40% de l'aéroport, pour en reprendre le contrôle. Comment? En rachetant à l'Etat les 10,1% mais est ce la solution n'est il pas temps que l'État régulateur reprenne la main .pour l'intérêt General de la région.

Pour la CGT, la privatisation de l'Aéroport de Toulouse ne peut être déconnectée des projets des nouvelles régions fusionnées ni des évolutions décidées sur les compétences des grandes métropoles. De plus, nous passons d'un développement du secteur public d'aménagement du territoire à un transfert de propriété vers des actionnaires dont l'objectif est de s'approprier les valeurs produites par le travail. Dès lors, les impacts négatifs vont se multiplier pour alimenter les dividendes: contre le travail (salaires, conditions de travail, les effectifs avec

Privatisation aéroportuaire

une augmentation massive de la sous-traitance ; sur la remise en cause des missions publiques et de l'aménagement du Territoire et sur tout le secteur industriel en particulier l'aéronautique français (Airbus, Air-France...) de cette région.

Une politique aéroportuaire au service de la rentabilité du capital des actionnaires

La gestion des Contrats de Régulation Économique (CRE) liant l'État à Aéroports de Paris sur les dix dernières années a mis en évidence des risques majeurs associés à une telle politique.

Le premier de ces risques est la transformation des aéroports en entreprises commerciales portant au premier rang de leurs préoccupations la rentabilité des capitaux investis par leurs actionnaires.

Le deuxième risque est de voir des réalisations immobilières déconnectées des activités aéronautiques ou la création de valeur pour l'actionnaire est la priorité. La conséquence immédiate de cette logique se répercute sur les choix d'investissement cautionnée par l'État actionnaire majoritaire.

L'illustration de cette politique se manifeste par des investissement financiers qui obèrent la capacité d'investissement des infrastructures aéroportuaires :en 2008 Aéroports de Paris a pris des participations dans Schiphol à hauteur de 389 M€ et en 2012 705 M€ pour des prises de participations dans TAV (gestionnaire Aéroports Turcs et du bassin méditerranéen).

Cette stratégie à l'international pose la question de la cohérence de l'État dans le cadre de sa responsabilité d'aménagement du territoire et de garant de l'intérêt général.

En effet ces investissement ne contribuent pas à développer l'emploi, à l'inverse ils en détruisent .lls

nourrissent ainsi la mise en concurrence entre les compagnies aériennes en favorisant le développement du trafic sur Amsterdam et Istanbul au détriment de la place de Paris.

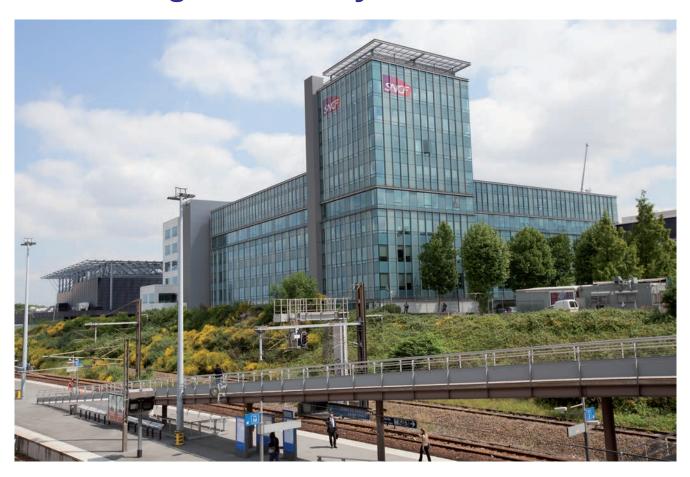
Un autre risque réside dans la mise en place systématique d'une « double Caisse » qui permet aux aéroports (grâce aux boutiques en aérogares, locations d'immeubles de bureaux, d'entrepôts, de centres commerciaux bâtis sur les emprises domaniales des aéroports) de bénéficier, à leur seul profit, de revenus générés par la chalandise apportée par le l'activité du transport aérien, là où ces revenus pourraient contribuer comme par le passé à faire baisser le niveau des charges facturables aux compagnies aériennes. Dans ce contexte le faux débat porté par la direction d'Air France sur les redevances et les taxes aéronautiques élevées dans le cadre du CRE n°3 n'est pas tant sur leur niveau mais sur le rôle et la responsabilité de l'État dans une politique publique du transport aérien et aéroportuaire.

La privatisation des aéroports pose donc la question de l'abandon par l'Etat d'une politique d'aménagement du territoire en matière de transport aérien. La recherche de rentabilité des capitaux investis par leurs actionnaires dans les aéroports privatisés, à travers tarifs et redevances, pourraient remettre en cause directement l'équilibre économique des lignes à caractère d'aménagement du territoire qui exacerberait la concurrence entre les compagnies aériennes régulières et favoriserait encore plus l'implantation des compagnies low cost.

Pour la CGT, seule une maîtrise publique de l'activité aéroportuaire peut permettre de gérer les effets des investissements nécessaires sur le bien être de la Nation en termes d'aménagement du territoire, d'emplois et d'amélioration des conditions de travail ainsi que du service public aérien.



ELECTIONS CA/CS SNCF: les salariés du groupe donne de la voie en confirmant la CGT 1^{re} organisation syncicale



Les cheminots et les salariés des filiales du groupe SNCF étaient convoqués arbitrairement le 19 novembre pour élire à la fois, leurs représentants DP, aux CE, aux conseils d'administration de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et au Conseil de Surveillance du nouveau Groupe Public Ferroviaire.

La CGT tient avant tout à saluer l'engagement de toutes celles et tous ceux, qui ont malgré des moyens humains et financiers volontairement contraints, organisé ces élections. Moins de bureaux de vote, des difficultés pour dégager les délégués de listes, de nombreuses erreurs dans les envois du matériel de vote par correspondance rien n'aura été épargné aux cheminots et salariés des filiales du groupe SNCF pendant ce scrutin.

Dans un contexte national où la tentation sécuritaire patronale et gouvernementale prime sur la démocratie, face à une direction qui rêve de diviser le corps social, les cheminots et les salariés des filiales du groupe SNCF ont choisi!

En positionnant à nouveau la CGT comme première organisation syndicale à la SNCF, avec plus de 34 % des voix, 11 points devant la deuxième organisation, les cheminots ont confirmé leur attachement à un syndicalisme démocratique, unitaire, rassembleur, offensif et force de propositions.

Au niveau du conseil de surveillance, le vote progresse de 0,74 % pour les salariés des filiales du groupe SNCF plaçant la CGT 12,5 points devant la deuxième organisation syndicale avec 34,74 % des voix !

Ainsi cheminots et salariés du GPF(1) envoient à la direction du groupe et au gouvernement un signe fort notamment avant la négociation de la future CCN(2) de la branche ferroviaire.

C'est aux côtés de la CGT qu'ils entendent défendre leurs intérêts et qu'ils réclament une autre réforme du ferroviaire, que la commission européenne permet, quoi qu'en disent ceux qui ont fait le choix de l'abandon du service public SNCF, de l'entreprise intégrée, des CE et CCE.

La direction de la SNCF fait pourtant le choix d'une communication orienté quant aux résultats des élections. En effet elle compare dans sa communication interne le périmètre de l'EPIC SNCF avec celui du nouveau GPF en omettant au passage d'intégrer dans ce calcul savamment orchestré les résultats des dernières élections à RFF. Pourtant elle ne les ignore pas puisqu'elle ne s'était pas privée de déclarer la CGT non représentative à SNCF Réseau lors de l'intégration de RFF sur la base des précédents résultats électoraux.

Dans le même ordre d'idée pour continuer dans la comparaison entre les « choux » et les « patates », nous pourrions avoir une communication de l'entreprise comparative entre la représentativité sur le périmètre RFF et la représentativité sur le nouveau périmètre SNCF réseau... mais ne soyons pas inquiet il n'en sera rien les chiffres seraient beaucoup trop favorable à la CGT... Dans ces conditions il ne fait aucun doute que nous ne pouvons pas attendre d'avantage de neutralité quant à la transformation du corps social, puisqu'en effet l'honnêteté intellectuelle conduirait sans nul doute à admettre que la disparition de milliers d'emplois au collège exécution (avec la multiplication du nombre de filiales) dans des proportions sans commune mesure avec de celles du collège encadrement contribue mathématiquement à des changements de représentativité. De même la suppression de nombreux bureaux de vote à laquelle nous nous étions opposés lors des protocoles électoraux conduit à faire baisser la participation dans le collège exécution.

Si la presse reprend les chiffres de l'entreprise, certains éléments récurent sont pourtant mis en avant. Il n'y a pas de transformation majeure du paysage syndical et « le droit d'opposition » des organisations syndicales CGT et Sud Rail reste entier. Au-delà de la déception certaine que révèlent ces commentaires, c'est la défaite de G Pépy à n'avoir pas su malgré tous ses efforts créer les conditions d'affaiblir lesdites organisations syndicales qui transpirent entre les lignes de la presse libérale.

Car personne ne souligne en externe comme en interne que le droit d'opposition est avant tout une majorité qui devrait être le socle du dialogue social si toutefois dans un souci de respect de la démocratie, argument pourtant très à la mode dans la dernière période, on décidait enfin de respecter le vote des cheminots et des salariés des filiales du groupe SNCF.

Les directions de la SNCF, ainsi que le gouvernement, vont devoir se remettre autour de la table des négociations avec la CGT et stopper les entreprises de compromission qu'ils ont érigées ces derniers mois pour trafiquer dans le dos des cheminot-e-s et des salariés des filiales du groupe SNCF l'abaissement des conditions sociales et casser le service public SNCF.

La CGT, forte de cette nouvelle expression démocratique, agira, comme elle l'a toujours fait pour porter leurs revendications sur l'emploi, les salaires et pensions, les conditions de travail, les métiers, les retraites...

Une mauvaise loi nous a séparés, la CGT agira pour que la future Convention Collective Nationale nous rassemble, que les salariés qu'elle regroupera bénéficient de conditions sociales et de travail élevées et améliorées.

Elle combattra toutes mises en concurrence des salariés qui dégradent la qualité, la quantité et la sécurité des transports, détruisent l'environnement en favorisant les modes les plus polluants et les plus destructeurs de conditions sociales.

Alors que vient de se dérouler le grand barnum médiatique de la COP 21, avec l'Union Interfédérale des Transports CGT, la Fédération CGT des Cheminots appelle l'ensemble des salariés des transports à faire entendre leurs voix pour développer des transports collectifs publics de voyageurs et de marchandises qui répondent aux besoins de déplacement et d'approvisionnement des populations, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, aux besoins d'amélioration des conditions de vie et de travail de ses salariés.

En votant CGT, les cheminots, les salariés des filiales du groupe SNCF se sont ouvert la voie du possible et du progrès social, et ce malgré une répression grandissante, pour y parvenir.

1- GPF ; Groupe Public Ferroviaire

2 - CCN; Convention Collective Nationale





FORMATION TRANSPORT / UIT 2016 : NECESSAIRE, UTILE POUR ARMER NOS MILITANTS !

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

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

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

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

Cette formation a pour but de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté. A partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport

Tél: 01 55 82 80 47

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

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

Nous avons aussi mis en place des groupes de travail sur des dossiers de fond, constitutifs des revendications ou des problématiques qui nous sont posées.

La session du stage transports CGT 2016, organisée par l'UIT à Courcelles, comprendra 2 modules :

- 1er module : du mercredi 18 mai 2016 au vendredi 20 mai 2016
- 2° module : du lundi 26 septembre 2016 au vendredi 30 septembre 2016

Nous partons sur une base de 15 stagiaires et 2 animateurs

Dès à présent, veuillez nous faire remonter les inscriptions de vos fédérations pour la session 2016!

FICHE COMPLÈTE DU STAGE TRANSPORT 2016 SUR WWW.CGT.FR (FORMATION SYNDICALE)

Nom :	Prénom :
Adresse :	
Code postal :	Ville :
Tél :	Portable :
Adresse électronique	2:
Candidature présen	tée par (Confédération, union départementale, Fédération, Union locale ou Comité régional) :
	Secteur Public, nationalisé ou Privé :
Fédération CGT :	UD
Responsabilités synd	licales: dirigeant fédéral ou confédéral, animateur de collectif UIT
Responsabilités élec	tives ou mandats: DP, élu CHSCT, Administrateur, élu CE, élu au Comité de groupe, membre de CESR
Formations syndicale	es ou expériences militantes dans le domaine :
	Espace revendications sociales et économiques - Tél : 01 55 82 81 49 - Case 3.2 - 263 rue de Paris dex - E-mail : c.martial@cgt.fr - Copie à UIT-CGT -Case 571 - 93515 Montreuil Cedex: E-mail: uit@cgt.fr ;

Rédaction : Union Interfédérale des Transports CGT - Directeur de la publication Dominique Launay - CPPAP : 1215 S 06 709 - N° 85 - décembre 2015 Conception maquette Fédération CGT des cheminots - Impression : Rivet - Photos : Pascale Lalys,DR. 263, rue de Paris-case 571- 93515 Montreuil cedex - Tél : 01 55 82 80 47 - Fax : 01 55 82 80 49 - Courriel : uit@cgt.fr