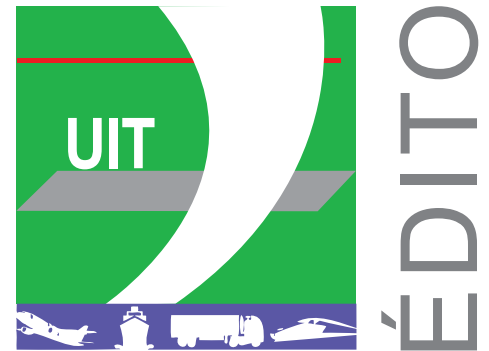


Edito	P 1
Actualité Transports	P 2
En direct d'une région : PACA.....	P 6
Formation.....	P 8
Dossier : Transports et réformes territoriales.....	P 9
Transports matières dangereuses.....	P 17
Budget 2015	P 20



Conférence environnementale 2014 et transports : La loi du marché aura-t-elle raison de la transition écologique ?



En ouvrant la 3^e Conférence Environnementale à l'Élysée, le Président de la République voulait y donner une tonalité particulière -un an avant la tenue de COP 21 sur le climat qui se tiendra à Paris fin 2015.

Pourtant, les propos alarmants d'Hubert Reeves (astrophysicien) qui rappelle que « nous devons nous mettre dans une attitude combative car nous sommes en danger » confirmés par les rapports du GIEC⁽¹⁾, amenant le président à déclarer qu'il fallait diminuer le CO₂, préserver les ressources naturelles et diminuer la consommation d'hydrocarbure, ne se sont pas retrouvés dans la table ronde « transports ».

A cette table ronde, boycottée par une partie des ONG et avec une présence massive des forces patronales, la CGT est intervenue -à plusieurs reprises- pour rappeler l'objectif qui faisait que nous étions réunis ensemble, à savoir : la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), limiter le réchauffement climatique, préserver la santé et l'avenir de l'être humain et des espèces vivantes.

La CGT avait milité pour que les transports soient traités dans la Conférence Environnementale. En effet, alors qu'ils ne sont que très légèrement abordés dans le projet de loi sur « la transition énergétique », il n'était pas concevable que le secteur qui est le plus émetteur de GES et premier consommateur d'énergie fossile n'y soit pas abordé de façon sérieuse.

La CGT a rappelé qu'il y avait un antagonisme entre la réponse aux besoins environnementaux et sociaux et les politiques d'austérité qui sévissent depuis plusieurs années. Cela s'est vérifié dans les débats où les forces patronales ne voient les enjeux environnementaux que par le prisme de la compétitivité, de la concurrence, de plus de libéralisation et de la baisse du coût du travail ; en corrélation avec la politique gouvernementale.

Un gouvernement qui pousse toujours plus loin avec le projet de loi « MACRON » sur la libéralisation totale du transport routier voyageurs avec des « services librement organisés » au risque de renforcer la concurrence entre modes,

particulièrement avec le rail, et amplifier encore le dumping social et la politique du « bas coût » qui fait tant de ravages dans les transports. Le gouvernement va aussi jusqu'à proposer la privatisation de certaines lignes ferroviaires pour le « marchandises » -avec de gros risques sur la sécurité et le maillage du réseau.

Même si les propositions de la CGT - au cœur de la journée de mobilisation du 04 novembre 2014- ont bouleversé la table ronde obligeant plusieurs acteurs à se positionner, on mesure bien que tant que nous serons dans l'objectif de « baisser le coût du travail » (qui n'en est pas un) -plutôt que de s'attaquer au coût du capital et au coût de la pollution qui, lui, est bien réel, nous continuerons à détruire la planète, à désindustrialiser le pays et contribuer à l'exploitation de salariés sur d'autres continents tout en aggravant les émissions de CO₂ et en augmentant l'empreinte carbone de la France liée aux importations.

Le 1^{er} Ministre -dans ses conclusions à la Conférence- peut toujours déclarer que « la lutte contre le réchauffement climatique est déclarée grande œuvre en 2015 », quand la politique de son gouvernement -au service des seuls intérêts du capital- réduit les dépenses publiques, réduit le budget transport 2015, soutient la politique « low cost » du bas coût social, du bas coût sur la sécurité et la qualité de service, limitant de fait les investissements dans la recherche et l'innovation et allant à l'encontre des enjeux environnementaux.

Nous étions bien dans la vrai, le 04 novembre 2014, et de façon convergente, nous allons œuvrer à donner des suites à cette première mobilisation pour exiger une autre politique des transports répondant aux besoins de mobilités, d'environnement, d'aménagement du territoire, de reconquête industrielle, avec les salariés (grands absents de cette conférence), les usagers et la population.

Dominique Launay
secrétaire général de l'UIT

MOBILISATION DU 04 NOVEMBRE 2014

dans les transports et infrastructures
Retour sur une première et sur les rencontres
au ministère, qui impose des suites



La 10^e conférence de l'UIT validait, avec ses Fédérations et en présence des Comités Régionaux, le lancement d'une mobilisation dans des actions convergentes à l'ensemble des salariés des transports et des infrastructures du privé et du public.

Démarche appuyée par le fait que les conflits dans le secteur des transports se multiplient, comme à la SNCF, dans les transports urbains, dans le maritime (particu-

lièrement la SNCM), dans l'aérien et l'aéroportuaire, le fluvial et les routes.

Des luttes qui ont pour dénominateur commun les salaires, l'emploi, les conditions de travail et la pénibilité et sont portées par des enjeux de service public et d'aménagement du territoire, en opposition aux politiques d'austérité dont les maîtres mots sont «compétitivité», «concurrence», «baisse du coût du travail», amplifiant le dumping social -fruit des politiques low cost (bas coût).

Cette mobilisation du 04 novembre 2014, une première dans cette dimension, a été construite dès le mois de juillet 2014 –avec une adresse aux syndiqués CGT annonçant le contenu et le sens de l'action appuyée par une pétition

nationale adressée aux Fédérations UIT, aux Comités Régionaux et aux animateurs UIT en territoires pour relais.

Après une relance en septembre, un tract était adressé en direction des salariés des transports-logistiques et infrastructures accompagné d'une adresse aux usagers et à la population.

C'est dans ce processus revendicatif que les Fédérations et l'UIT ont rencontré le Secrétaire d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche : M. Vidalies.

Un Ministère, d'ailleurs pas très à l'aise, mesurant –sans doute- que ce rapport de forces convergent, rassembleur en construction, mettant en avant la complémentarité entre les modes, la multimodalité,

la maîtrise et le contrôle public des infrastructures/des services publics prenait une forme nouvelle s'attaquant - frontalement - au low cost tout en faisant le lien avec les enjeux environnementaux et de reconquête industrielle.

La CGT a rappelé au Ministre que dans le contexte inédit où nous sommes, en termes de régression sociale et d'attaques tous azimuts sur le socle social français, il n'y a pas d'avenir économique, social et environnemental et pour un véritable report modal si nous ne sortons pas de cette pensée dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, concurrence, dumping social, coût du travail etc... Mais on ne parle jamais du coût du Capital, un vrai coût celui-là, avec les rémunérations des actionnaires qui ne connaissent pas la crise (les dividendes des entreprises du CAC 40 ont explosé de 30% en un an !), alors que nous avons besoin de complémentarité, de multimodalité, de maîtrise publique et de services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux ; tout en ayant une meilleure reconnaissance du travail, de ceux qui produisent les richesses : les salariés.



Et à quelques semaines de la prochaine Conférence Environnementale, on était en droit de s'interroger sur la volonté réelle de diminution de GES quand le premier secteur émetteur que sont les transports est particulièrement inexistant dans la loi sur la transition énergétique.

Nous lui avons, d'ailleurs, dit que certains échanges de la commission spécialisée qui prépare cette partie transport de la conférence nous interpellent sur la finalité de la conférence : est-ce de répondre

aux enjeux de société qui sont devant nous en termes d'avenir de la planète, de santé publique, de solidarité, de réponses aux besoins sociaux ou de se servir des questions environnementales pour faire du business au profit d'une ultra minorité ?

Des transports qui sont au cœur de l'économie, structurants ou destructurants suivant la façon dont on les fait évoluer, qui sont -depuis plusieurs années- les laboratoires du dumping social, précurseurs de la politique low cost au cœur de l'actualité, ces derniers mois, et des derniers conflits (SNCF-SNCFM-AIR France etc).



Des conflits scandaleusement dénigrés, sans doute pour en masquer le sens même. Car ces conflits avaient tous un point commun : l'intérêt général, en opposition à ce dumping social qui s'amplifie dans les transports, à cette politique «bas coût» qui lamine les emplois, les précarise, démantèle les organisations du travail, développe et amplifie la sous-traitance.

Des politiques qui éclatent les entreprises intégrées, conduisent à la privatisation, à la mise en concession et, -au final- c'est l'usager qui est le perdant car ce bas coût entraîne un service dégradé car réduit au strict minimum, y compris la sécurité !

Nous lui avons, clairement, posé la question : Service Public ou low cost ? et précisé que, dans ce cadre, nous attendions des réponses sur la prise d'engagements et mesures pour stopper les suppressions d'emplois et la précarisation des emplois, passant aussi par une

revalorisation des salaires -nécessitant de véritables négociations salariales, des embauches pérennes dans tous les secteurs et améliorer les conditions de travail et de vie, mettre un frein à la sous-traitance et la réguler. Que nous attendions aussi des réponses autour des travailleurs détachés, des mesures prises concrètement dans la mise en œuvre de l'application du décret dit «Etat d'accueil» même si, pour la CGT, il est encore insuffisant dans son contenu. Et c'est, aussi, pourquoi nous avons demandé de refuser toutes dérèglementations du transport routier voyageur afin d'empêcher tout dumping social dont on connaît les ravages dans les transports routiers marchandises.



- Pour la CGT, le secteur des transports est un véritable levier pour agir en efficacité et sobriété énergétique, ce qui passe par la mise en œuvre d'un développement multimodal intégré avec la nécessité de favoriser un maillage des réseaux ferroviaires et fluviaux et leurs complémentarités à partir de plateformes logistiques, notamment portuaires en «pivot» de l'organisation des transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes. Et d'insister pour dire que nous avons besoin de tous les modes, mais dans une logique multimodale et de complémentarité.

Nous sommes venus sur l'internationalisation des coûts d'usages et des externalités environnementales et pollution «qui représentent un tiers du coût du transport routier marchandises» pour chacun des modes de transports, notamment du transport routier et qui est une

nécessité pour sortir de leur sous-tarifification, et de rappeler que la CGT revendique le juste coût du transport avec une Tarification Sociale Obligatoire «TSO» du transport routier de marchandises pour protéger les salariés du dumping et permettre d'élever les garanties sociales et garanties de travail au plus haut niveau. C'est la question de fond rarement posée mais qui détermine les conditions pour faire du routier marchandises l'indispensable complément des autres modes et de le repositionner à sa place en revoyant enfin l'organisation du travail et des conditions de vie de son salariat très exploité.



Concernant l'avenir du FRET SNCF, il est toujours un enjeu. Pour la CGT, le Fret Ferroviaire, tombé à moins 10% de part modale, doit être déclaré d'intérêt général posant la question d'un véritable service public de transport des marchandises. Il n'y aura pas d'évolution durable du Fret Ferroviaire dans les territoires sans un retour aux wagons isolés assurés par la SNCF, tout en réaffirmant notre totale opposition aux camions de 60 tonnes et de demander l'abandon du 44 tonnes.

- **Sur la maîtrise publique des réseaux et la propriété et finalité des infrastructures** : nous avons insisté sur le fait d'avoir une approche d'ensemble, multimodale et de complémentarité des modes (et non une juxtaposition) afin de mobiliser de nouvelles ressources financières pour la régénération prioritaire des réseaux.

Les infrastructures de transports doivent répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux.

Pour la CGT, toujours dans notre conception multimodale, nous parlons de tous les réseaux ; ferrés, fluviaux (y compris les canaux Freycinet) routiers (particulièrement les routes nationales non concédées fortement délaissées), les ports qui doivent bénéficier d'investissements d'une autre ampleur pour rattraper les autres ports européens.



Mais, avec l'abandon définitif de l'écotaxe, ce nouveau renoncement va avoir de lourdes conséquences sur le financement des infrastructures –déjà mis à mal depuis le désengagement de l'Etat dans les ressources de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports (AFIFT) - (ferroviaires, fluviales, routières, transport de proximité...) et conduit à de nouvelles privatisations et concessions de routes nationales.

Alors que, pendant ce temps, les sociétés d'autoroutes font des profits colossaux (14,9 Milliards d'€ de dividendes versés aux actionnaires en 7 ans) nous faisant redemander la renationalisation des autoroutes concédées en 2005, tout comme nous demandons l'arrêt des privatisations et mises en concessions de nouvelles routes prévues dans le plan de relance autoroutier du gouvernement.



L'enterrement de l'écotaxe est un véritable scandale financier car, au-delà du manque à gagner, l'Etat - empêtré dans son PPP avec «Ecomouv» - va devoir l'indemniser à hauteur de près d'un milliard d'euros !! C'est le contribuable qui va payer cette gabegie financière pendant que pèse la menace de licenciement pour les salariés d'«Ecomouv» et que 130 emplois des douanes vont être réorganisés !

Rendre les transports accessibles avec des infrastructures adaptées passe aussi par un élargissement du versement transport à toutes les régions et toutes les entreprises, premières bénéficiaires de ces transports collectifs pour leurs activités. Comme nous demandons, également, un retour de la TVA à 5% pour les transports publics.

Concernant les réformes territoriales, nous lui avons dit que quelles que soient les évolutions, les transports ne doivent pas être eux-mêmes déstructurés par ces nouvelles organisations.

Tout cela dans une période où l'on veut réduire les dépenses publiques de 50 Milliards d'€, dont 11 milliards sur les collectivités ; et de demander un grand débat public sur la réforme des territoires.

- **Pour ce qui est du dialogue social** ou ce qui est sensé l'être, nous avons –là aussi- demandé qu'il revienne sur les lois Sarkozy qui s'attaquent au droit de grève et leur abolition que ce soit celle de 2007 ou celle de 2012, que - d'ailleurs - les parlementaires de gauche de l'époque (y compris socialistes) avaient condamnées,

allant jusqu'à faire un recours devant le Conseil Constitutionnel.



Aujourd'hui, le dialogue social se limite à de simples discussions mais pas à de véritables négociations, seule la parole du patronat et de directions ayant autorité.

Et de lui rappeler que ceux qui font la force de l'entreprise, ce sont ceux qui produisent les richesses, c'est-à-dire les salariés, les grands oubliés quand on parle des entreprises. D'ailleurs, cela s'est confirmé les jours de grève. Alors que les salariés ne sont pas rémunérés, les entreprises se plaignent de perdre de l'argent ! Ce qui démontre bien que le travail n'est non seulement pas un coût mais que c'est lui, et lui seul, qui crée les richesses ! C'est pourquoi il est, pour nous, insupportable de voir la répression syndicale s'abattre dans nos entreprises.

D'autant qu'il n'échappe pas aux salariés que le gouvernement est beaucoup plus discret vis-à-vis d'un patronat qui dicte sa loi et qui n'est pas inquiet lorsqu'il saccage des installations ou des locaux publics, état de fait qui démontre -clairement- une justice à deux vitesses !

Le Ministre a évité la plupart de nos demandes, si ce n'est pour nous dire que l'écotaxe allait être compensée à hauteur de 800 millions d'€ par les utilisateurs de voitures et de 350 millions par les transports routiers (mais de façon

provisoire) ... toujours les mêmes qui financent, tout en sachant que le compte n'y est pas pour financer la maintenance et la régénération des réseaux -qu'il appelle pourtant de tous ses vœux.

Le Ministre ne remet pas en cause la déréglementation du TRV, si ce n'est de dire que ce soit être pour les distances supérieures à 200km.

Quant à la situation de blocage du TRM, il en appelle au rapport de forces des salariés ! Un comble quand on voit comment le gouvernement et lui-même ont traité les salariés en lutte à la SNCF, à la SNCM ou à Air France !



Il n'a pas, non plus, été explicite sur le maritime, tout comme sur les travailleurs détachés et le décret dit «pays d'accueil».

Les salariés des transports et des infrastructures ont eu raison, avec la CGT, de lancer cette journée de mobilisation et d'initiatives du 04 novembre 2014. Une journée et sa préparation qui auront mobilisé des milliers de militants et de salariés dans tout le pays, dans tous les secteurs des transports et infrastructures.

De Tarbes à Lille, de Rennes à Dijon, de Nantes à Marseille, de Caen à Lorient, de Metz à Perpignan... ce fut plus d'une cinquantaine d'initiatives, le 04 novembre, appuyées par des débrayages.



De distributions de tracts sur un péage d'autoroute, dans des zones logistiques, dans les gares, à des rassemblements devant des préfectures avec dépôts de motions ou interpellations d'élus politiques ou encore d'une manifestation à Paris rassemblant près de 2000 salariés des transports/infrastructures, mais aussi des énergéticiens se sont mobilisés dans une démarche de convergence pour le service public.

Nos Fédérations avec l'UIT - en lien avec les structures territoriales - vont tout mettre en œuvre pour donner des suites à cette première mobilisation pour un véritable service public de transport, accessible à tous et permettant un développement économique et un aménagement harmonieux des territoires dans un souci environnemental ; car les questions et revendications posées restent entières après les 2 rencontres au Ministère des Transports.



EN DIRECT D'UNE RÉGION : PACA

Contrat de Plan, Construction d'un projet alternatif CGT



En région Paca, le travail avec les professions n'est pas habituel.

Depuis plusieurs années, des initiatives ont été menées, comme la création de l'UIT en région, mais sans obtenir de résultats probants.

La dernière conférence régionale a pris la décision d'œuvrer pour une meilleure appropriation des dossiers économiques.

Après le travail sur les navires en fin de vie, nous nous sommes attaqués au dossier des contrats de plan avec l'objectif de construire un projet alternatif CGT.

Nous sortions d'un contrat de projet qui a connu un taux de réalisation exceptionnel dû à l'apport de moyens financiers de l'Etat avec le grand emprunt.

Mais nous sommes dans une région qui est sinistrée en termes

d'infrastructures, pour ne prendre que l'exemple des transports.

Les prévisions des spécialistes, dans ce domaine, annoncent un début de thrombose dans les années à venir si aucun investissement majeur n'est réalisé.

[Ce constat avait conduit la CGT à se positionner fortement pour la ligne LGV ou à défaut une nouvelle infrastructure entre Marseille et Nice.](#)

Cette situation est due à des décennies de manque d'investissements dans une région très particulière :

Une géographie difficile avec un habitat centré sur 80% du littoral
Un développement des TER qui a triplé depuis 1996, année de mise en œuvre de la régionalisation, Paca étant « région expérimentatrice »
Un trafic Fret, certes en baisse, mais restant important avec le GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)

Enfin PACA est la deuxième région Touristique après Paris

Si les évolutions en termes d'offres ont été efficaces pour la population, la qualité de service n'a cessé de se dégrader.

Les raisons sont connues : une politique trop productiviste de la SNCF qui fragilise la qualité de service et un sous dimensionnement des infrastructures.

Mais la problématique des difficultés en termes de transports ne s'arrête pas au seul mode ferroviaire.

Malgré les engagements politiques, la coordination entre modes reste une chimère.

Les AOT ont fait de la gestion des transports un vecteur de communication mais centré sur leur propre



périmètre souvent loin de la prise en compte de l'intérêt général. Situation qui, à la vue des derniers résultats électoraux, devrait faire réfléchir.

La demande de transport de la population est pourtant forte avec des exigences sur une prise en charge sur l'ensemble de leurs déplacements, de leur domicile à leur lieu de travail.

La connaissance des besoins ne trouve pas pour autant de réponses dans les projets.

Nous avons pris la décision de construire un projet politique alternatif en accord Professions Territoires.

Le périmètre des UD nous a semblé le plus pertinent avec soit la mise en place de collectifs transport au sein de nos UD, soit avec nos CE UD qui se sont investis dans ce travail.

[Ce travail de croisement entre conceptions professionnelles et prises en compte des exigences en territoire n'a pas été simple mais il s'est révélé très efficace.](#)

Nous avons même pu effectuer des propositions CGT dans le cadre de l'enquête publique du renouvellement du PDU de MPM (communauté Urbaine de Marseille)

Les propositions que nous avons construites concernent l'ensemble des modes dans un souci de convergence et de coordination abordant aussi les questions de financements et de gouvernance.

Notre souhait est d'arriver à un véritable Schéma Régional de transport répondant aux besoins de la population.

Ce document n'est pas exhaustif et aura besoin d'être amélioré mais il constitue un socle revendicatif pour toute la CGT.

Nos propositions qui ont été envoyées au Préfet et au Président de région ont, malheureusement, peu de chance de se retrouver dans la maquette financière du futur contrat vu la politique actuelle.

Mais ce document qui devra faire l'objet de relai médiatique va nous permettre de renforcer notre activité revendicative sur ces sujets.

De notre point de vue, cette démarche a montré notre capacité à travailler plus efficacement entre les professions et les territoires.

Un retour d'expériences devra être effectué lors de notre prochaine conférence régionale, en mai prochain, pour voir si ce travail peut servir d'exemple pour poursuivre ou pas plus loin dans cette voie.

FORMATION SYNDICALE

STAGE TRANSPORT en 2 modules : en MAI et SEPTEMBRE 2015.

1^{er} module aura lieu du mardi 5 mai au jeudi 7 mai / 2^e module aura lieu du Lundi 21 au 25 septembre 2015 au centre de formation de la CGT à COURCELLE

• PROBLÉMATIQUE

La politique des transports est au cœur du concept de développement humain durable et de la nécessaire transition écologique et énergétique pour répondre aux enjeux du transport propre, économe en énergie contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les besoins de déplacements des personnes et des activités économiques avec l'acheminement des marchandises, qui génèrent une croissance du trafic, doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et d'aménagement du territoire avec au cœur la reconquête des services publics. Les questions de la réforme territoriale et les instances de concertation et de dialogue social sont également des éléments clés de l'organisation et du fonctionnement des transports. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation du système de transport tous modes, doivent viser à une réponse aux besoins de transport et non aux contraintes du marché sur fonds de dumping social et fiscal.

Après le Grenelle de l'environnement d'une part, qui avait préconisé des dispositions de réorientations substantielles du système de transport et les trois dernières conférences environnementales ainsi que le projet de Loi sur la transition énergétique d'autre part, qui ont sous estimés (voire négligés) les enjeux du transport notamment du développement du fret ferroviaire, les décisions prises depuis ne sont pas en mesure de répondre aux besoins de mobilité et demeurent très éloignées des préoccupations des populations et des salariés du transport ainsi que du développement économiques et social des territoires.

La question de l'intervention syndicale et de son contenu sont donc posées pour réorienter la politique de transport vers un développement multimodal intégré et complémentaire entre les modes ce qui implique une maîtrise publique et la reconquête d'un service public de qualité, accessible à tous, prenant en compte les obligations sociales et environnementales.

• PUBLIC CIBLÉ

Ce stage s'adresse à des dirigeants :

- en charge de l'activité transport dans une organisation territoriale (union départementale ou comité régional),
- membre des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports,
- Dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions

Il est rappelé que les deux modules sont complémentaires et l'inscription doit se faire avec l'engagement de participer aux deux modules qui sont étroitement liés dans la conception et la progression de ce stage de formation. L'intérêt de la formation est d'avoir une répartition la meilleure possible de chaque organisation permettant une représentation de tous les modes de transport afin d'apporter une richesse des échanges et de débats.

• BUT / FINALITÉ

Développer les connaissances relatives au milieu du transport, des évolutions auxquelles celui-ci est confronté. L'évaluation des stages précédent fait apparaître la nécessité d'être bien formé pour agir concrètement dans les secteurs transport et faire grandir le rapport de force pour avancer nos propositions revendicatives et peser efficacement sur les décisions.

• OBJECTIFS DE FORMATION

A l'issue de cette formation articulée autour de 2 modules, les stagiaires seront en capacité d'expliquer et de mettre en œuvre la démarche de la CGT en faveur d'un système de transport conforme aux obligations de développement humain durable.

A l'issue du premier module les stagiaires seront en capacité :

- De décrire le secteur et les enjeux du transport ;
- de repérer les lieux d'interventions et de négociations et de dialogue social ;
- d'identifier les missions et les statuts l'UIT et de développer l'outil UIT.

A l'issue du deuxième module, les stagiaires seront en capacité d'expliquer les politiques de transport mises en œuvre en France et à l'échelle européenne, et de rechercher les convergences revendicatives professionnelles et territoriales face aux évolutions et aux orientations libérales dans les transports et infrastructures. A partir d'une grille analytique les stagiaires seront en capacité de développer et d'argumenter les propositions de la CGT pour un transport conforme aux obligations de développement humain durable.

• CONTENUS

Le 1^{er} module du mardi 5 mai au jeudi 7 mai 2015

Présentation des objectifs de l'ensemble du stage et de la cohérence de l'ensemble du cursus.

- Etat des lieux dans le secteur du transport (salarier,...) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT).
- Les lieux des décisions des orientations en matière de transport et d'interventions.
- L'UITCGT: outil de confédéralisation, historique, orientations...

Le 2^e module du lundi 21 sept au 25 sept 2015

Il aura en partie un caractère universitaire, recherche, réflexion, prospective : sur les problématiques du transport de fret et logistique, ainsi que sur l'organisation du système de transport collectif de voyageurs: quels défis et quels vecteurs du développement durable ?

- Il portera sur les concepts revendicatifs transport de la CGT et leur appropriation par les militants: conception européenne des transports, une politique multimodale intégrée, reconquête du service public de transport de voyageurs, concepts CGT du transport de marchandises ainsi que de la maîtrise publique des infrastructures, éléments stratégique et financier.
- Engager une pratique syndicale qui investisse les lieux de décisions en entreprise et territoire: séance organisée sous la forme d'une table ronde.

FICHE COMPLÈTE DU STAGE TRANSPORT 2015 SUR WWW.CGT.FR (FORMATION SYNDICALE)

Nom : _____ Prénom : _____ Sexe : _____ Age : _____

Adresse : _____ Code postal : _____ Ville : _____

Tél : _____ Portable : _____ E-Mail : _____

Candidature présentée par (Confédération, union départementale, Fédération, Union locale ou Comité régional) : _____

Entreprise : _____ Secteur Public, nationalisé ou Privé : _____ Fédération CGT: _____ UD _____

Responsabilités syndicales: dirigeant fédéral ou confédéral, animateur de collectif UIT _____

Responsabilités électives ou mandats: DP, élu CHSCT, Administrateur, élu CE, élu au Comité de groupe, membre de CESR ...: _____

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine : _____

Fiche à retourner à : Espace revendications sociales et économiques - Case 3.2 - 263 rue de Paris 93516 Montreuil Cedex -

Tél : 01 55 82 81 49 - E-mail : c.martial@cgt.fr

Copie à UIT-CGT -Case 571- 93515 Montreuil Cedex: E-mail: uit@cgt.fr; Tél: 01 55 82 80 47

EDITO

L'ENJEU ET LA PLACE DES TRANSPORTS FACE AUX MULTIPLES RÉFORMES TERRITORIALES



Lors de notre 10^e conférence de l'UIT-CGT, en mai 2014, l'enjeu territorial en lien avec les transports a fait l'objet d'un débat spécifique très riche débouchant sur la volonté d'en faire un axe revendicatif cohérent nationalement ; d'où la mise en place d'un groupe de travail et la sortie de ce premier dossier.

Les territoires sont soumis à l'épreuve de la décentralisation/concentration des pouvoirs avec une refonte (éclatement) des institutions démocratiques sans démocratie d'une ampleur jamais connue.

La volonté politique du gouvernement, portée par son 1^{er} ministre, confirme l'accélération de la mise en œuvre de choix structurels majeurs qui s'inscrivent dans une logique éminemment libérale répondant aux volontés des grands groupes et aux choix européens décidés pour les états : concentrer les moyens politiques sur quelques territoires autour d'un projet d'excellence économique et financière, diminuer résolument l'emploi public et la sphère d'intervention des services publics au bénéfice du privé, réduire en profondeur la démocratie et les capacités d'intervention citoyenne.

Chacun mesure que ce qui est en préparation, ce n'est pas une simple réforme de plus, mais nous sommes véritablement sur un bouleversement en profondeur de l'organisation même du pays, des territoires, nous sommes face à des choix de sociétés fondamentaux qui impactent justement toute la société, et nos secteurs, transports et infrastructures sont au cœur de ces enjeux quels que soient les modes : TU/TRV-Ferroviaire-Maritime-Portuaire-Aéroportuaire-Infrastructures routières et fluviales ...

Des transports qui seront utilisés, d'une part comme moyen de cette déstructuration des territoires et, d'autre part, qui seront eux-mêmes déstructurés par cette nouvelle organisation.

Nous est, également, posée la question de ce qu'on entend du développement d'une économie circulaire, dans ce contexte, et la nécessité de réaffirmer notre revendication sur le développement humain durable mis à mal dans ce processus.

Notre objectif est de comment nous allons alimenter nos structures pour que nos militants et les salariés s'emparent –à partir de leur vécu- de ces enjeux, de façon revendicative et offensive, et que ce que nous allons également porter dans les différentes instances, comme les CESER, soit cohérent.

Ne nous laissons pas enfermer dans leur logique territoriale administrative. Les transports ont une cohérence nationale qui dépasse le périmètre des régions administratives et cela quelles que soient leurs évolutions. Si nous ne voulons pas arriver à une balkanisation des territoires sachant que, là aussi, il faut s'entendre sur ce que nous entendons par territoire, qui là aussi ne colle pas forcément aux découpages administratifs existants ou à venir.

Notre démarche est de travailler sur ce que nous voulons en terme de transports et infrastructures, afin de répondre aux besoins sociaux et environnementaux, aux besoins de mobilités, d'aménagement des territoires et de reconquêtes industrielles, avec comme fil conducteur : le service public sous maîtrise et contrôle publics.

COHÉRENCE TERRITORIALE ET NATIONALE-COMPLÉMENTARITÉ ET ÉQUILIBRE DES RÉSEAUX.



Les conséquences de la réforme territoriale en matière de transport :

compétences et gouvernance
Tout d'abord cette réforme de la nouvelle organisation territoriale touche directement aux transports du quotidien qui sont organisés par différents échelons communes et leurs groupements, dans les périmètres de transports urbains (AOTU), les départements pour les lignes régulières d'autocars et les transports scolaires et les régions AOT des services régionaux de voyageurs (TER fer et routier) , et l'Etat pour les services ferroviaires et routiers nationaux (TET et les services routiers dans le cadre du cabotage national des liaisons internationales).

Après la LOTI du 30 décembre 1982 sur l'organisation des transports intérieurs et les lois de décentralisation de 1984, des dispositions ont été complétées par la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 ayant redéfini les périmètres des AOTU qui prennent en charge la totalité des services de transports au sein des PTU (les services urbains, et non urbains et scolaires sur son

territoire, le département est donc dessaisi de ces transports en zone urbaine). Pour le territoire régional, les régions sont devenues AOT, au 1^{er} janvier 2001, des services régionaux de voyageurs avec la Loi SRU du 13 décembre 2000 incluant le transfert de la compétence. Les régions gèrent non sans succès, l'offre des TER et avec une fréquentation en hausse de 30 % en 10 ans, dans le cadre de conventions avec la SNCF prévues par la LOTI.

Tous les échelons d'AOT ont des compétences précises sur leurs territoires mais la complémentarité et l'intermodalité reste un point faible. Les besoins de mobilité se renforcent dans les territoires ruraux et urbains, liés à l'urbanisation qui développe l'étalement urbain et éloigne de plus en plus certaines populations et salariés des bassins d'emplois. Ceux-ci se conjuguent avec l'évolution négative pour le salariat vers la précarisation des emplois dans les territoires notamment avec la désindustrialisation et le taux de chômeurs élevés ou de jeunes à la recherche d'un emploi, et la pression sur le coût du travail sur fond de flexibilité des horaires

et du travail décalé pour certaines catégories professionnelles.

Au moment où ces besoins de mobilité augmentent, les synergies et coopérations entre collectivités AOT se posent avec une certaine acuité et urgence pour que les transports collectifs puissent répondre aux besoins de déplacements et soient de qualité tout en garantissant une égalité de traitement des usagers et d'accès aux territoires. Le développement des services publics est la seule garantie pour répondre aux besoins, ce qui suppose de sortir les transports publics du marché et de la concurrence entre les territoires et les salariés du transport. C'est aussi au moment où se pose la question de la participation des populations et des usagers à l'élaboration des solutions de transport sur leur territoire que la réforme de territoriale éloigne les citoyens de lieux d'élaboration et d'intervention.

En réalité, c'est au moment où l'exigence de démocratisation se pose clairement comme solution à la crise sociétale que le Gouvernement fait tout l'inverse au travers des lois de la réforme territoriale.

La CGT revendique la mise en place de structures de concertation des usagers et populations au niveau de chaque AOT.

La loi modernisation de l'Action Publique et Affirmation des Métropoles (MAPAM) conserve le socle décentralisé des transports mais elle accentue le fait urbain en créant les métropoles⁽¹⁾ qui vont de fait agir tout à la fois, d'une part, sur l'organisation économique des territoires pour concentrer l'activité économique, financière et de transport autour des pôles de compétitivités ou d'excellences (avec pour conséquences des territoires ruraux délaissés), et d'autre part, sur l'organisation même du transport pour le rentabiliser au maximum sur fond de dumping social à travers des privatisations et accélération de la sous-traitance pour rendre le service public.

Elle organise la mobilité dans le cadre de l'aménagement de l'espace métropolitain et devient responsable des PDU donc de la compétence mobilité : création, entretien et aménagement de la voirie, la signalisation, les abris bus, les parcs et aires de stationnement urbains, et 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. La participation financière de la métropole aux aménagements de pôle d'échanges et de gares multimodales de transports publics ajoute à la compétence de mobilité un maillon supplémentaire de la chaîne multimodale de déplacements.

1- 9 métropoles : Bordeaux, Grenoble, Lille, Nantes, Nice, Rennes, Rouen, Strasbourg et Toulouse. + les métropoles à statut particulier de Paris, Aix en Provence - Marseille et Lyon avec notamment ses propres spécificités et particularités

Hors métropoles, ce seront les autres AOTU qui auront la compétence de la mobilité urbaine pour tenir compte de la complémentarité des modes de transports urbains, du stationnement et les modes alternatifs à la voiture, des pistes cyclables vélo et location de vélo, du covoiturage et auto-partage et actions en faveur des piétons. Quant aux transports de marchandises et logistique urbaine, elles pourraient mettre en place des centres de distribution urbaine au moyen de véhicules propres adaptés aux agglomérations.

En confiant à la région le rôle de chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes, la Loi MAPAM, renforce 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.

On peut douter de la volonté de démocratisation à travers cette procédure d'élaboration et de validation du schéma de la mobilité et de l'intermodalité quant s'éloigne de plus en plus les possibilités pour les usagers de participer aux espaces de concertations (comité de lignes et de gares). La nouvelle organisation territoriale a pour effet de reconcentrer tout en les éloignant les décisions des lieux d'expression des besoins sans participation des usagers et des salariés, et formalise de fait un recul démocratique et altère donc leur prise en compte. Par ailleurs, si les régions devaient dans le cadre de leur responsabilité d'AOT de plein exercice, fixer les tarifs, et recevoir la pleine propriété des trains régionaux, ainsi que procéder aux études et achat de matériels roulant (comme elles en ont l'intention après l'expérimentation en cours des 9 régions qui ont mis en place une association d'études d'achat du matériel roulant), elles seraient les fers de lance à l'ouverture du rail à la concurrence.

Ce que la CGT dénonce, car il ne peut y avoir de «balkanisation du

réseau national ferroviaire» ni de pratiques tarifaires régionales sans faire jouer la péréquation entre régions pour permettre aux régions plus riches de travailler solidairement avec d'autres régions et au fond donner aux usagers une égalité de traitement pour accéder aux réseaux de transport en développant le service public.

C'est pour cela que la CGT revendique un pôle public national de transport public comme outil à la disposition des collectivités locales (AOT) :

- pour assurer le droit au transport pour tous et l'égalité de traitement des usagers.
- Pour une maîtrise de la nouvelle répartition des compétences pour éviter la «balkanisation» des réseaux d'infrastructures et de transport et mettre le concept de multimodalité et de complémentarité des modes au centre des réflexions et décisions, afin de redonner toute leur place aux enjeux de la cohérence des politiques publiques nationales de transport : besoin de péréquation et de services publics de qualité pour répondre aux besoins et garantir l'égalité d'accès aux réseaux et à des tarifications cohérentes, intégrées et unifiées sur tous les territoires
- pour assigner aux opérateurs de transport les obligations prioritaires de service public et des critères sociaux et écologiques contraignants pour combattre la concurrence public/privé : que ce soit l'entreprise publique SNCF dans le cadre de la réforme ferroviaire soumise à l'ouverture à la concurrence en 2022 pour les TER et TET et la présence de sa filiale «KEOLIS» de droit privé à 100% SNCF présente dans de nombreux réseaux de TU, la RATP et ses filiales «Transdev - CDC» et RATP DEV également en concurrence sur les TU, les entreprises de transports d'autocars en sous-traitance sur les PTU, les compagnies maritimes pour la desserte des îles ainsi que les liaisons en

place dans les rades et transbordement et les liaisons aériennes d'aménagement des territoires.

- Pour avoir une gouvernance démocratisée qui fixe les critères de gestion et les orientations industrielles : la place des salariés et des usagers est une question prioritaire et doit être traitée au niveau national et régional voire européen, notamment pour les transports maritimes (ferries transmanche et de la continuité territoriale avec les Iles... et dans le cadre du cabotage international).

La cohérence territoriale et la pérennité tarifaire des réseaux de transport soulèvent la question de la réforme sur le financement des services publics de transport.

Les choix de l'Etat étranglent les collectivités et le risque est grand de les voir réduire les prestations du service public de transport, déjà des collectivités annoncent jeter l'éponge sur certains services faiblement fréquentés et peu rentables. L'Etat lui-même annonce la libéralisation des liaisons routières nationales qui se définissent par les liaisons de longue distance couvrant aux moins deux régions et plusieurs départements contigus ou pas, ce qui aura pour effet de venir concurrencer l'économie générale des conventions TER et

les équilibres économiques fragiles des TET.

Les régions, chargées des services régionaux de voyageurs dont les TER, n'ont plus de marge de manœuvre avec les dotations de transfert de l'Etat non réactualisées en fonction des nouveaux périmètres de dessertes, et aujourd'hui face à l'austérité supplémentaire imposée par le Gouvernement. Si on s'en tient aux marges de manœuvre fiscales des régions, leur levier serait de récupérer une toute petite partie de l'augmentation de 2 centimes de la taxe intérieure de consommation des produits pétroliers (TICPE) sur le gazole en plus des modulations déjà existantes, et de majoration possible de la taxe pour le financement des infrastructures et système de transport. La ressource est loin du compte et le risque est grand de voir réduire les dessertes et le niveau de service et croître encore la pression sur les coûts salariaux de ceux qui font fonctionner le service public.

Cette nouvelle gouvernance de la mobilité et de l'intermodalité au niveau de la région est une étape nécessaire que la Loi SRU avait préconisée par la possibilité donnée aux régions et AOT de créer un syndicat mixte ouvert responsable de l'information multimodale et de la billettique intégrée.

La CGT n'a eu de cesse de revendiquer cette création de syndicat mixte régional type SRU pour mettre en synergie les AOT et qui pouvait leur donner la prérogative de prélever le versement transport (VT additionnel sur les PTU déjà existants), ce qui était loin d'être à la hauteur pour donner des marges de manœuvre suffisantes aux régions. Pour la CGT, la mobilisation des régions pour la généralisation d'un VT sur tout le territoire régional doit se poursuivre en faveur d'une nouvelle ressource de financement compatible avec le levier de la multi modalité et de la mobilité. La CGT, indépendamment de l'incalculable réforme globale de la fiscalité portant une autre répartition des richesses au bénéfice du collectif, revendique une généralisation du VT à toutes les entreprises dès le premier salarié, sur tout le territoire, avec une nouvelle répartition en faveur de tous les modes de transport.

On peut inscrire cette proposition dans le cadre du pôle financier public qui reste à construire en lien avec la BPI, pour rendre éligibles à des fonds régionaux pour le développement de l'emploi, les projets de transports et les innovations technologiques des TIC.

Il faut maintenir les mobilisations !



ORGANISATION DU TRANSPORT : STATUT- TRANSPARENCE ET MAÎTRISE DES COMPTES PUBLICS

Le Transport aujourd'hui

L'organisation des transports au sein de nos territoires constitue un débat récurrent qui a été renforcé par la nécessité d'une société plus écologique, notamment depuis le Grenelle de l'environnement.

Objectif du transport plus écologique

Ainsi, la question du report modal de la route vers les modes de transport collectifs et plus économes et moins polluants est devenue incontournable. La seule réponse c'est le développement d'un service public de qualité sur les territoires pour ne pas aller vers de fausse solution limitée notamment par la mise en place de transport à la demande.

De nombreux rapports font état de risques de thrombose si aucune action d'envergure n'était prise dans les prochaines années. Ce constat semble, de plus en plus, partagé mais les politiques mises en œuvre restent très limitées par rapport aux ambitions affichées.

On peut cibler plusieurs raisons à cet état des lieux :

- Le manque de moyens financiers alloués pour permettre une véritable réponse aux besoins des populations.
- Un manque d'ambition politique de certains élus locaux avec des conséquences visibles lorsque l'on compare nombres de villes entre elles.
- Des difficultés de coordination des transports entre différentes

communautés urbaines, aggloms, métropoles.

Répondre aux besoins de transport de la population constitue une difficulté objective tant les exigences et les réponses attendues sont différentes, mais tout doit être fait pour garantir le droit au transport pour tous, et l'accessibilité aux réseaux ainsi que pour inciter l'usager au report modal notamment la gratuité du stationnement aux parkings relais et gares.

Une politique des transports qui interroge

Une telle politique demande des moyens financiers importants, en termes d'investissement et de fonctionnement. Or au regard des décisions prises, notamment pour satisfaire les lobbies routiers, on ne peut qu'être interrogatif sur la volonté réelle d'avancer dans ce sens. Ainsi, la faiblesse des crédits octroyés pour les contrats de Plan Etat Régions (CPER) risque fort de ne pas correspondre aux enjeux de modernisation des infrastructures de transports dont l'efficacité repose sur leur mise en site propre pour desservir les agglomérations. D'un autre côté, la question est de rendre attractif le transport collectif tant en qualité qu'au niveau des tarifs.



Les entreprises doivent contribuer au système de transport

La mobilité constitue un facteur mis en avant par les entreprises qui doivent contribuer au développement des transports. Le remboursement à 50% des abonnements constitue un premier acte en faveur des salariés et doit se poursuivre par la prise en compte de l'intégralité des dépenses du transport domicile travail pour les salariés, comme le revendique la CGT. Cela implique aussi sur un meilleur financement reposant sur une revalorisation et une uniformisation du versement transport (VT) ainsi que sur un VT complémentaire pour la région afin d'atteindre les objectifs de mieux répondre aux besoins infrarégionaux et combler les inégalités locales.

Quelle Gouvernance des Transports ?

Reste que les résultats ou l'absence de résultats sur la coordination et de complémentarité des systèmes de transport est plus visible au sein des grandes agglomérations mais, globalement, de nombreux élus ont ciblé leurs actions sur les seuls périmètres restreints par prérogatives. Certes, cette proximité peut permettre la mise en œuvre de plus de démocratie. Mais il est indispensable d'agir afin de prendre en compte les besoins au delà de son seul territoire. Or depuis quelques années ces enjeux de proximité ont pris un caractère électoral entraînant des difficultés de travailler

sur la mutualisation qui est pourtant indispensable. Ce constat a fait naître des débats sur la taille et le périmètre des AOT avec comme argumentation que le transport ne pouvait s'arrêter « aux frontières » des Intercommunalités.

Il existait pourtant dans la loi SRU, une volonté de coordonner notamment au niveau de la région avec un Schéma Régional qui a peu existé dans les faits, et encore été moins mis en œuvre par manque de volonté.

Les défenseurs des réformes territoriales, en cours, mettent souvent ces constats en avant pour justifier les évolutions à venir.

Les réformes territoriales sont pourtant loin de répondre à ces seuls aspects et on aurait pu régler ces difficultés de gouvernance, sans pour autant passer par ces modifications législatives de nouvelle organisation territoriale. Même si elles modifient la situation actuelle, elles ne répondront pas forcément à toutes les problématiques et certains aspects soulèvent d'autres interrogations.

Evolutions législatives en termes de transport

• Le rôle de chef de fil de la région est affirmé et le SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du territoire) qui comprend un Schéma régional des transports et de la mobilité avec des PDU (Plan de

Déplacement Urbain) qui devront être en cohérence.

- Les prérogatives transport devraient se répartir de deux façons :
 - Urbain pour les Métropoles ou établissement public de coopération intercommunale (EPCI)
 - L'Interurbain et le ferroviaire pour la région.

Dès lors, plusieurs interrogations se font jour :

- Il faudra définir l'articulation de l'ensemble et les lieux de concertation. Si le schéma de transport devra se construire en concertation, personne ne sait véritablement comment la mise en œuvre va se réaliser.
- Où seront les lieux de démocratie pour permettre aux citoyens de débattre de leurs problèmes ? Les comités de lignes, au même titre que les comités des partenaires instaurés lors de la décentralisation du ferroviaire peuvent constituer une approche dans ce domaine.
- Les frontières entre l'Urbain et l'interurbain risquent de se concrétiser en fonction de leur lieu de dépendance, particulièrement s'il y a Métropole.
- La question des statuts du personnel et des conventions collectives devra être posée.

Si le périmètre des futures AOT s'entrevoit, il n'en est rien de la gestion des transports.

L'argumentation demandant une modification de la gouvernance afin d'avoir un pilotage unique a fortement été mise en avant, notamment lors du débat sur les Métropoles.

Comment, dans cette optique, maintenir des DSP par ligne ou par découpage géographique restreint ?

La cohérence voudrait de tendre vers une harmonisation avec de forte concentration, voire une entreprise unique pour gérer le transport territorialement.

En effet, il existe déjà une difficulté de coordination entre les modes de transport. Une multiplication des acteurs sur une même AOT engendrerait d'autres problèmes d'organisation.

Des cahiers des charges seraient à adapter en permanence en fonction des évolutions de l'ensemble...

Uniformisation des statuts sociaux

Dès lors se posera l'uniformisation des statuts sociaux. Comme on a pu le voir par ailleurs, la tendance affichée par certains opérateurs est d'abaisser les droits sociaux, parfois au mépris des accords de branche ou des conventions collectives.

Pour la CGT, le « donneur d'ordre » a une responsabilité dans ce domaine.

Cette situation peut avoir des conséquences sur la qualité du transport, le niveau de formation, la sécurité.



RDT 13.fr

Nous rapprochons les territoires



La Régie comme solution !

Pour contourner cette difficulté, la CGT pense que la Régie constitue une solution, voire la solution. Elle a l'avantage de pouvoir répondre avec satisfaction aux problématiques posées et d'avoir une maîtrise directe de l'argent public

Elle permet aux Collectivités territoriales d'avoir une transparence des comptes de gestion et de savoir précisément comment l'argent public est utilisé, une vertu tellement mise en avant dans la période actuelle.

C'est le seul choix qui réponde à cet objectif.

Elle permet aux associations d'usagers, avec lesquelles la CGT compte travailler, de se faire mieux entendre sur leurs exigences en matière de transport.

Un système de Régie qui a été adopté par des collectivités sont loin de pouvoir être suspectée de relations idéologiques avec la CGT. Il s'agit de choix de bon sens empreint de pragmatisme a contrario de conceptions idéologiques.

Pour ce qui concerne le TER, la gestion relève d'une entreprise publique qu'est la SNCF, ce qui doit permettre de garantir la transparence des comptes par la présence de représentants de l'Association de Régions de France (ARF) au CA de la SNCF comme le demande la CGT.



BESOINS LOCAUX, BESOINS SOCIAUX POINTS DE DÉPART DE NOTRE ACTIVITÉ UIT.

la CGT considère que la question de l'organisation des compétences sur un espace territorial doit se poser à partir de la réponse aux besoins économiques et sociaux en s'appuyant sur l'intelligence des territoires, d'organisation de chaque collectivité dans un cadre de mutualisation, de coopération, plutôt que d'opposition, de concurrence ou de conquête de tel ou tel pouvoir.

Ces besoins économiques et sociaux, qui mieux que nos organisations dans la proximité sont les plus aptes à les cerner et à les définir ? Au-delà de toute configuration institutionnelle, existante ou à venir, c'est bien à partir des bassins de vie et d'emploi que les besoins de transports, d'infrastructures, de développement économique doivent être réfléchis et définis.

Dès lors, il nous faut regarder nos organisations dans les territoires et à partir de chacune d'elle, travailler à cette construction en réponse à ces besoins. C'est donc bien d'un travail collectif et interprofessionnel dont il s'agit car chaque structure syndicale connaît une partie des besoins et peut proposer une partie des réponses. C'est bien dans la mise en commun et la construction collective et interpro à des propositions que la CGT se démarque. Nos propositions en proximité intègrent naturellement les thématiques des circuits courts, de l'économie circulaire, de la multi mo-

dalité, de l'accessibilité, de la responsabilité sociale, de la prise en compte des enjeux de développement durable, de pas de manière théorique, mais en les liant au tissu économique local et aux populations.

Etre capable de travailler ensemble au niveau des territoires nécessite une véritable impulsion dans nos syndicats et la mise en cohérence de nos propositions au niveau des comités régionaux certes, mais aussi de nos UL/ UD et de nos fédérations professionnelles; l'outil UIT en Région doit être ce lieu de mise en cohérence et de prise en compte de nos propositions.

Car une infrastructure locale n'est qu'un morceau d'un réseau, quelle qu'en soit la nature (routier, ferroviaire ou fluvial) qui -par connexion- prend tout son sens et son utilité sociale au-delà du besoin initial. Cela nous amène donc à envisager dès lors les questions de financement du service public, de la maîtrise publique, de la complémentarité des modes, en posant les sujets par la question des besoins et non uniquement des possibilités de financement ou de leur rentabilité à court terme. C'est cette proximité qui permet de regarder à qui profite les transports (de biens et de personnes) et d'amener des pistes de financement (VT, taxes sur les plus-value foncières et immobilières...) nouvelles.

De l'ancrage local porté par nos syndiqués et les salariés dépendra notre capacité à ensuite porter au débat nos propositions et aussi et surtout de la capacité à les faire aboutir par l'action.

Nous ne partons pas de rien et l'action UIT du 4 novembre 2014 sur les transports et infrastructures, décidée ensemble (délégués, territoires et fédérations) à la dernière conférence le démontre : là où nos syndicats, nos structures professionnelles, nos structures de proximité (UL, UD, UIT en Région) portaient avec des sujets travaillés, nous avons réussi à nous mettre ensemble et intervenir auprès des décideurs (entreprises, Régions politiques, Préfectures) avec les salariés. Ce « porter à connaissance » de nos propositions est un des enjeux majeurs de la période car nous ne manquons pas de travail et de réflexion mais plutôt d'être en capacité de les faire connaître au-delà d'un cercle militant.

Nous devons autour de nos UIT «décentralisées» en région, remettre des collectifs en marche et créer les conditions de cette prise en compte indispensable à la satisfaction de nos revendications par la mise en action des salariés autour de leurs revendications et propositions.

TRANSPORTS DES MATIÈRES DANGEREUSES. SOUS TRAITANCE DANS LES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES (1)



Les donneurs d'ordres ont recours, de plus en plus, à la sous-traitance et donc à l'externalisation de certaines de leurs activités : les transports, le secteur chimique et pétrolier.

Constat :

Aujourd'hui, les donneurs d'ordres sous-traitent les transports de leurs produits par différents modes de transports. Il y a une tendance de sous-traitance plus large car les donneurs d'ordres demandent également à des conducteurs TMD d'intervenir sur leur installation. Les donneurs d'ordres demandent également à des transporteurs routiers TMD d'avoir des habilitations internes à leur usine, EN REMPLACEMENT DE LEUR PROPRE PERSONNEL.

Il existe également le cas sur un aéroport du sud-ouest où avant des aviateurs faisaient le plein de carburant sur les avions avec une CCN des pétroles. Aujourd'hui ce sont des conducteurs routiers qui remplacent les aviateurs, avec une condition sociale beaucoup moins favorable.

Il y a enfin le cas des contrats de transports où les donneurs d'ordres vont suivre et surveiller, par des contrôles sur le terrain, l'application d'un cahier des charges et les transports spot, où il n'y a presque pas de contrôle des donneurs d'ordre.

Il faut garder en mémoire que les transporteurs répondent à des appels d'offres où les prix sont fixés par les chargeurs. Il est courant, dans la profession, de pratiquer les

appels d'offres inversés, c'est-à-dire que c'est celui qui fait l'appel d'offre la plus basse qui remporte le marché ; bien évidemment, au détriment du social et de la sécurité. Bien souvent, en regardant le cahier des charges : les prestations effectuées par les conducteurs ne sont pas facturées. N'est-ce pas là, la règle du dumping social ?

En matière sociale :

- Un conducteur routier a un temps de travail pouvant aller de 169h / mois au minimum à 200h/mois voire plus. Le décompte des heures supplémentaires s'effectue de la semaine et peut être lissé jusqu'au trimestre, voire au quadrimestre.
- Un aviateur est à 35h/semaine et 152h/mois. Ses heures sup-



plémentaires sont décomptées à la semaine.

Le taux horaire est beaucoup plus bas pour un routier que les autres professions et je ne parle pas de la CNN transport qui est elle aussi très basse socialement. Pour mémoire, les grilles de salaires sont montées sur 169h et la convention collective qui est obsolète, n'est qu'un empilement d'accord qui n'on pratiquement jamais été renégociés.

En matière de sécurité :

Les donneurs d'ordres responsabilisent, de plus en plus, les entreprises de transport. Ce sont encore les conducteurs qui ont la pression indirectement :

- Obligation d'avoir ces certificats de transports donc obligation de résultat,
- Mise en concurrence directe de salariés moins favorisés que d'autres (Ex : l'avitailleur),
- Obligation d'effectuer les déchargements des véhicules à la place des opérateurs,

Pour la CGT, il est urgent de revoir l'ensemble des modules de formation (tout ce qui touche la manipulation et le transport des matières dangereuses), ainsi que le suivi des dites formations. Il faut garder en mémoire que l'ensemble des transporteurs n'opèrent que sur la rentabilité au détriment de la sécurité des usagers et des conducteurs.

De plus, il y a un réel problème de sécurité dans la sous-traitance avec un réel danger pour la sécurité routière.

Les tractionnaires ou sous traitants sont rémunérés au tour et/ou au tonnage transporté. Ceci est en contradiction totale avec la CCN des transports (qui interdit toute rémunération qui pourrait avoir une incidence sur la sécurité routière). Dans le cas cité, il s'agit d'une relation employeur salarié. Il est évident qu'un paiement au rendement influe sur la sécurité routière y compris dans une relation donneur d'ordre.

AFIN D'AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE, LA C.G.T RENVERDIT :

- Une tarification du coût réel des transports quels que soient leurs modes, au travers de l'instauration d'une tarification sociale et environnementale obligatoire.
- Quand la sous-traitance est inévitable dans les TMD, il faut rendre l'obligation pour les donneurs d'ordres de travailler avec des entreprises de transport certifiées MASE ISO etc Ré-internaliser les activités de la sous-traitance.
- Rémunération des conducteurs en fonction des habilitations et des risques.



REPORT MODAL.....

Nous sommes très loin du Grenelle de l'environnement, voire de la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) !

Nous sommes très loin de la réponse aux besoins des populations !

Nous sommes très loin des promesses du gouvernement et des propos du ministère !

Malgré une situation qui se dégrade, des décisions politiques soutenues par les lobbys ne sont pas de nature à améliorer la situation.

Si le Grenelle de l'environnement avait entériné le principe d'un « développement du Fret ferré, fluvial et maritime d'intérêt général », ce principe n'est toujours pas retranscrit dans la loi.

La diminution du nombre de poids lourds sur nos routes n'est donc pas d'actualité, pas plus que le respect de l'environnement ou la sécurité routière, comme industrielle.

La CGT, pourtant auditionnée dans le cadre d'une commission parlementaire sur l'industrie ferroviaire, a rappelé ses exigences du report modal de la route vers le ferroviaire ou le fluvial par :

- La prise en compte du réel coût du transport comme inscrit dans la LOTI (sécurité, pollution, congestion du trafic, nuisances,...) et donc la mise en œuvre de l'éco-taxe sur toutes les routes.
- La complémentarité des modes de transport.
- Sortir du dumping social, tarifaire et économique.
- Suppression de toutes les modulations et exonérations.
- Taxation des autoroutes.

- La « non-généralisation » du 44 tonnes
- Retour sur la baisse de la taxe à l'essieu et l'exonération de la cotisation carbone.
- Réinstaurer la tarification sociale obligatoire.

Responsables de 30 % des émissions totales de GES (Gaz à Effet de Serre), 32 % de la consommation générale d'énergie et 70 % de la consommation française de pétrole, la politique du tout routier doit s'orienter vers une autre régulation que celle du marché, une autre logique de concurrence et de flux tendus ainsi que d'assurer des transports économiquement, socialement et écologiquement responsables.

Pour la CGT, l'ouverture à la concurrence qui est loin d'avoir été un frein au déclin du fret ferroviaire, tombé à moins de 10% de part modale du trafic marchandises en 10 ans, il est impératif de déclarer le fret ferroviaire d'intérêt général posant la question d'un véritable service public de transport des marchandises avec le retour aux wagons isolés assurés par la SNCF.

Les zones portuaires livrées à la sous-traitance « libre et non faussée » doivent également revenir à une plus grande maîtrise publique. C'est également toute la chaîne de transport qu'il faut harmoniser afin que les salariés retrouvent une lisibilité en matière de réglementation. Le report modal doit être l'alternative au tout routier. Il en va de la sécurité des usagers de la route, de la sécurité des transports notamment de matières dangereuses. A ce titre, il faut réhabiliter le wagon isolé et les embranchements parti-

culiers, moteurs de développement du transport de matières dangereuses.

Cela nécessite la mise en place de contournements Fret lorsque c'est possible. Dans le cas contraire, les installations, les organisations et les personnels doivent être mis en place pour garantir un très haut niveau de sécurité.

Le schéma régional de la mobilité doit porter la nécessité d'un volet transport de matières dangereuses qui doit viser à limiter contraindre et interdire.

Il y a nécessité de rapprocher les lieux de production des zones d'utilisation afin de limiter le transport et avoir une plus forte maîtrise de la chaîne de la production à la consommation.

Pour les transports routiers incontrournables, des aménagements multimodaux doivent être mis en place ainsi que des zones de stationnement (gares, stationnements, zones d'échange).

Ce qui suppose une maîtrise publique des infrastructures pour répondre à l'exigence du report modal en matière de transport notamment des matières dangereuses sur les transports alternatifs à la route : le rail et le fluvial.



BUDGET 2014 DES TRANSPORTS : C'est le fruit d'une politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques.



Pour la CGT, le projet de Loi de finances 2015, est le fruit d'une politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques sans précédent appuyée par le pacte de responsabilité et le CICE qui s'avèrent contre-productifs pour l'investissement et l'emploi dans les transports.

Le budget transport, soumis à ces choix d'austérité du Gouvernement et à l'échelle des pays de l'Europe (en conformité avec le TSCG), ne portent pas de stratégie de relance, ni de redressement productif industriel ferroviaire et maritime, ni d'engagements de financement de la transition énergétique à la hauteur des besoins. La Loi de transition énergétique interroge sur la volonté réelle de diminution de GES quand le premier secteur émetteur que sont les transports est oublié dans cette loi, en se limitant essentiellement aux véhicules électriques. La conférence environnementale fin 2015 n'affiche pas l'ambition de faire des transports un levier pour aller vers la transition écologique alors même les enjeux économiques et les défis sociaux, écologiques et énergétiques sont immenses.

En réalité, après l'abandon définitif de l'Ecotaxe PL, ce nouveau renoncement va avoir des conséquences sur le financement des infrastructures, déjà mis à mal depuis le désengagement de l'Etat dans le ferroviaire, le fluvial, les transports de proximité et conduit à de nouvelles privatisations

et concessions d'infrastructures. C'est le choix du Gouvernement de lancer son plan de relance autoroutier qui poursuit la privatisation des routes après la scandaleuse privatisation des sociétés d'autoroute en 2006.

Aller vers la réforme de la fiscalité attendue à travers l'impôt national et local, comme l'instrument des politiques publiques pour intégrer une fiscalité environnementale et rétablir une justice fiscale et sociale pour les ménages et usagers (par exemple pour revenir à la TVA à 5,5% sur les transports au lieu des 10% depuis 1an) est la seule garantie pour redresser l'industrie, les transports et les services publics pour répondre aux besoins de mobilité, d'aménagement du territoire et de transition énergétique.

Les choix d'austérité du Gouvernement font de la question de la compétitivité exigée du travail et des salariés, un dogme de l'économie mondialisée sans toucher au coût du capital, c'est ainsi que les entreprises de transport vont percevoir en 2015 un montant d'environ de 687 millions € sous forme d'exonérations de cotisations sociales, de défiscalisations et de remboursement partiel de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE).

En conséquence, les usagers de la route vont devoir payer le manque à gagner de l'Ecotaxe PL par un prélèvement de 2 centimes € sur la consommation de carburant diesel

alors que l'Allemagne veut étendre le péage PL sur son réseau routier national qui lui rapporte déjà plus de 4,4 milliards € en 2014. Cela renvoie fondamentalement à la question rarement posée du juste coût du transport pour faire payer aux donneurs d'ordre et aux chargeurs, l'usage et les coûts externes engendrés par les PL sur les routes de France alors que s'affirme de plus en plus la nécessité de prendre en compte une tarification environnementale et sociale obligatoire pour protéger et revaloriser les conditions de travail des salariés du transport très exploités.

En conséquence, une bataille est engagée contre ceux qui, pour imposer l'austérité et la loi du marché, cherche à faire régresser la maîtrise publique et les services publics. Sinon l'austérité va avoir raison de la transition écologique et énergétique.

Trois programmes budgétaires : N° 203 « infrastructures et services de transports », N° 205 « sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture », N° 190 « recherche dans le domaine de l'énergie, du développement et de la mobilité durables » sont intégrés dans le budget de la mission « écologie, développement et mobilité durables ».

L'opérateur de l'Etat (AFITF) va devoir gérer un « budget de crise » en 2015¹ en l'absence de ressources suffisantes :

Après la capitulation en rase campagne du Gouvernement face aux transporteurs routiers qui menaçaient de bloquer la France, c'est l'abandon de l'Ecotaxe PL puis du péage transit PL, qui signifie une perte à l'origine de 920 millions € par an sur les réseaux routier (10 000 km) dont 120 millions pour les collectivités locales (5 000 km) en faveur de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) ; depuis la fin du « péage transit PL » ce manque à gagner est de 560 millions € brut dont les frais liés au déploiement du système étaient estimés à 461 millions €.

Suite à la dénonciation du contrat de PPP contracté en 2011 entre l'Etat et la société « Ecomouv », la gabegie financière se solde par la ponction 1 - Ressources extrabudgétaires de l'agence : la redevance domaniale versées par les sociétés d'autoroute (environ 305 millions €), la taxe d'aménagement du territoire, également prélevée par les concessionnaires d'autoroute (environ 540 millions €) et une part du **produit des amendes** des contrôle radars automatisés (environ 230 millions €)... soit au total un montant de 1,075 milliards €.

d'environ 850 millions € du budget de l'Etat, pour le remboursement des investissements de portiques et environ 120 millions € de paiement d'indemnités aux autres sociétés de collecte du péage liées à ce contrat de PPP ! Sans oublier la menace de licenciement des 250 salariés de la société à Metz et les mesures de réorganisation coûteuses des 130 agents des Douanes!

Le budget de cette agence est un budget de crise, marqué par la fin de la subvention d'équilibre de l'Etat pour l'alimenter pour cause d'austérité et d'économies budgétaires.

Même si son budget 2015 n'est pas encore connu notamment le montant des recettes, en remplacement de l'Ecotaxe, tirées d'un prélèvement supplémentaire payé par les ménages sur la taxe intérieure sur le consommateur de produits énergétiques (TICPE) applicable au gazole et sur la consommation des PL, les ressources de l'AFITF pourraient atteindre les 2,2 milliards €, du même niveau que les années précédentes. Mais quid de l'enveloppe supplémentaire de 450 millions € par an pendant au moins dix ans pour financer les engagements du Gouvernement pris dans le cadre du Plan d'Investissement d'Avenir (PIA)² suite au 2 Plan d'investissement d'avenir (PIA) annoncé en juillet 2013 par le Gouvernement AYRAULT, lors de son arbitrage sur le choix du scénario n°2 d'investissement

rapport DURON sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) ? Ce sont les projets de développement des infrastructures notamment ferroviaires et fluviales ainsi que les programmes de développement transports urbains (métro, tramways et site propres bus à haut niveau de services) décidés par les agglomérations qui feront les frais de cette insuffisance de ressources, du reste le 3^e appel à projets pour les projets de transport urbains est suspendu depuis plusieurs mois alors que les collectivités sont dans l'attente du financement de l'Etat !

En tout état de cause, pour la CGT, les 1,14 milliards €³ prélevés sur le carburant sont une fausse solution pour pallier à la contribution environnementale des véritables bénéficiaires du transport routier de marchandises que sont les chargeurs et les donneurs d'ordre qui font supporter la sous tarification du transport routier aux contribuables et à la collectivité (coûts externes et d'usages des routes).

dans les transports, proposé suite au rapport DURON sur le schéma des infrastructures de transports (SNIT) à hauteur de 30 milliards € sur la période 2014-2030.

³ TICPE = 25 milliards € / an ; une augmentation de 2 centimes sur le carburant diesel rapporte environ 800 millions €/an payés par les usagers de la route et de 4 centimes € sur le gazole des PL rapporte 330 millions € soit au total 1,14 milliards €.

1) LES CRÉDITS TRANSPORTS DU PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS » SONT EN BAISSÉ DE 467 MILLIONS € PAR RAPPORT À 2014 :

Ils s'élèvent en autorisation d'engagement dans le budget de l'Etat (hors fonds de concours) à un peu plus de 3,2 milliards € en baisse de 416 millions € par rapport à 2014, dont 410 millions € affectent les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires. Si l'on regarde les fonds de concours apportés par l'AFITF et les collectivités locales c'est également une baisse de 50 millions € dont 43 millions € pour l'entretien et exploitation du réseau routier national.

En revanche, pour le développement des infrastructures routières ces

fonds de concours augmentent de 55 millions € ; ils sont apportés par l'AFITF à hauteur de 418 millions € et de 233 millions des collectivités soit 652 millions € au total. Ils portent sur la poursuite de la RCEA en Bourgogne, la réalisation de l'A34 (Charleville Mézières à la frontière Belge) et l'exécution de la première année du volet mobilité multimodale des nouveaux CPER 2015/2020 qui reprennent les opérations inachevées des programmes de modernisation des itinéraires (PDMI 2009/2014).

Les nouveaux contrats de Plan Etat régions (CPER) dont on ne connaît ni les contenus, ni les enveloppes sont au stade des arbitrages et en cours de négociations avec les Préfets. Ce sont de véritables outils des politiques publiques à condition de les sortir des contraintes d'austérité et de desserrer l'étau de compression des dépenses publiques des collectivités locales (3,7 milliards € en 2015!).

Pour la CGT, la part de l'Etat sur le volet transport quant à elle de 3,3 milliards environ dans les contrats

de projets précédents (2007-2013) doit considérablement augmenter d'autant que les investissements de projets routiers y sont désormais intégrés aux nouveaux contrats multimodaux, et que le volet transition écologique et énergétique est à prendre en compte dans le cadre du projet de Loi transition énergétique en cours d'examen au Parlement.

La CGT revendique une maîtrise publique et le financement public des infrastructures, indispensables pour sortir de la généralisation des concessions d'infrastructures comme c'est le cas avec la réalisation de la liaison L2, rocade de liaison entre l'A47 et l'A50 au Sud de Marseille en contrat de PPP contracté avec Bouygues sur une durée de 30 ans et qui privatise l'entretien et la maintenance de la totalité de l'itinéraire. C'est le cas aussi du plan de relance autoroutier du Gouvernement qui poursuit la privatisation des routes après le scandale des privatisations des autoroutes en 2006 (Vinci, Eiffage et Abertis...) en leur donnant comme compensation aux investissements de l'ordre de 3,2 milliards € un allongement de 3 à 6 ans des concessions actuelles. Pour la CGT, la question posée est celle de la renationalisation des sociétés d'autoroute dont la pertinence est démontrée par des simulations d'experts économiques qui affirment que l'Etat sortirait financièrement gagnant du rachat des concessions actuelles qui sont de véritables situations de rente pour les sociétés (14 ,7 milliards € de profits non réinvestis dans le réseau concédé sur la période de 7 années de privatisation).

Les crédits d'intervention de l'Etat pour les « infrastructures de transports collectifs et ferroviaires »

Ils s'élèvent à 2,476 milliards € et diminuent de 410 millions € par rapport aux crédits de 2014. Ils sont versés par l'Etat à RFF, au titre des subventions pour l'utilisation de l'infrastructure nationale (péages) et se répartissent pour les TER (1,66 milliards € hors redevance de quai et de gare prise en charge par les régions

et compensée par un transfert dans la DGD= 72,9 millions €), les TET (525 millions €) et le Fret (290 millions €) dont 237 millions € pour la compensation tarifaire de l'Etat aux entreprises ferroviaires suite à l'augmentation importante des péages ces dernières années (neutralité financière).

Ces crédits sont abondés par des fonds de concours provenant de l'AFITF à hauteur de 350 millions € en baisse de 45 millions € par rapport à 2014. Ils correspondent aux volets ferroviaires des contrats de projets précédents, des transports combinés et des transports collectifs. Ils intègrent également les crédits de l'Etat au titre de l'engagement national pour le fret ferroviaire ainsi que les transports collectifs en Ile de France.

Les crédits du Compte d'Affectation Spéciale (CAS) prévus, au titre des services nationaux de transport de voyageurs (TET) conventionnés par l'Etat depuis 2011 (cette convention serait prorogée pour 2015), sont à hauteur de 309 millions €, identiques à 2014, dont 191 millions € pour la compensation à l'équilibre d'exploitation et de 118 millions € pour l'entretien et la maintenance des matériels roulants locomotives et voitures co-rail.

Après le plan d'investissement 2011-2014 de 400 millions € et l'engagement de 510 millions € en 2013 pour l'achat de 34 rames versés par tranche de 100 millions € à compter de 2014, rien de plus n'est annoncé en 2015 sur le renouvellement des matériels âgés de plus de 35 ans, arrivés en bout de course. Un nouveau plan d'investissement pour la régénération des matériels roulants devrait être redéfini dans le cadre du renouvellement des conventions mais celui-ci risque de faire les frais de l'arrêt des commandes de matériels ferroviaires par la SNCF pour le TGV et les TER en raison des économies à faire pour le remboursement de la dette de la SNCF et de RFF ! C'est aussi l'effet des réductions de dépenses publiques des régions et du désengagement de l'Etat en tant

qu'autorité organisatrice des TET. Par ailleurs, l'annonce de la libéralisation des liaisons routières nationales d'autocar, qui vont entrer en concurrence directe avec les services publics ferroviaires dont les TET notamment, va avoir pour conséquence de supprimer des services, voire d'abandonner certaines lignes et in fine de limiter les besoins en matériels roulants!

Les crédits de l'action « infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires » :

Ils sont à hauteur de 318 millions € et sont en légère baisse de 3,5 millions € notamment sur les dépenses de personnels à travers la subvention pour charges de service public qui s'élève à 261,8 millions € pour la masse salariale depuis le transfert des agents de l'Etat à l'EPA VNF au 1^{er} janvier 2013.

La pression sur la masse salariale de VNF se fait dans le cadre du contrat de performances Etat/VNF dont les gains de productivité jouent contre l'emploi (- 121 postes en deux ans). Par ailleurs, les 29 contrats de partenariat public privé pour la reconstruction des barrages manuels, nécessaires à la sécurité de la navigation et à la sécurité des agents d'exploitation, ouvrent la voie d'eau à la privatisation et affaiblit le service public de la voie d'eau sans oublier la dérive des coûts constatée par la mission des Ingénieurs généraux sur la Loi VNF en 2014.

les crédits d'entretien et d'exploitation du réseau routier national :

Ils s'élèvent à 331 millions € (hors fonds de concours Afitif et collectivités en baisse de 43 millions € en 2015) et sont du même niveau que les années précédentes ; Ils ne seront pas à la hauteur des besoins nécessaires pour l'amélioration du taux de renouvellement des couches de surfaces tombés à 4% ces dernières années (8,8 % en 2009) soit un renouvellement tous les 20 à 25 ans en moyenne.

Alors que le rapport DURON préconise de rattraper le retard de crédits pour l'entretien du réseau routier national (RRN), ceux de l'AFITF ont connu une baisse continue pour atteindre environ 130 M€ en 2013. Il en faudrait 160 M€ par an pour une durée de 8 ans. Donc des besoins de financement confirmés avec un objectif prioritaire de régénération de l'existant. L'enveloppe supplémentaire de 45 millions € du plan de relance en 2009-2010 des crédits routiers pour traiter des dégâts des épisodes hivernaux a été vite oubliée les années suivantes ! Le budget de dépenses pour l'entretien des RRN est passé de 750 M€ en 2010, 666 M€ en 2014, et 577 M € en crédits de paiement prévus pour 2015.

La CGT revendique une enveloppe supplémentaire de crédits pour cette mission, notamment en dépenses de fonctionnement et en renforcement des personnels d'exploitation et de maintenance pour garantir le respect des garanties minimales des temps de travail et de repos, ce qui implique de combler le déficit de personnels estimés à plus de 1500 agents.

En revanche, 19 millions € sont absorbés pour payer le loyer annuel au titre de l'investissement, la maintenance, l'entretien et les frais financiers du contrat de PPP contacté par

l'Etat pour la réalisation des 63 CEI (centre d'exploitation et d'intervention), conclu en 2009 pour une durée de 30 ans alors même que les dépenses concernant l'immobilier des 220 autres CEI, la radio et les matériels techniques ne s'élèvent qu'au total à 29 millions € !

- **Le fonds de concours de l'AFITF** s'élève à 228 millions € pour les investissements de mise en sécurité des tunnels et de régénération des chaussées et des ouvrages d'arts (ponts) dont 6 millions € pour les aménagements de 3 aires de sécurité et de repos des conducteurs PL du réseau routier national non concédé (6 sites en 2015 pour 4 millions €).

- **les crédits pour la poursuite du plan de relance aux Infrastructures portuaires** : 61 millions € sous forme de fonds de concours de l'AFITF, correspondant à la tranche annuelle du plan de relance portuaire de 175 millions € de 2008 et à la part Etat dans les contrats de projet Etat/régions. Baisse de 5 millions de la contribution de l'Etat à hauteur de 48 millions € pour le dragage.

- **les crédits de soutien aux Transports combinés** rail/route, rail/mer et rail /fluvial sont en baisse : les aides au démarrage aux entreprises

sont de 11,5 millions € pour le ferroviaire et 7,6 millions € pour le fluvial et maritime.

- **les crédits pour le soutien aux liaisons aériennes d'aménagement du territoire** sont maintenus (9,1 millions €)...le budget du contrôle et exploitation aérien fait l'objet d'un budget annexe (BACEA) qui n'est pas analysé à ce stade des informations, si ce n'est que les enjeux financiers portent sur la réduction , à la demande des compagnies aériennes et de l'Europe, des taxes de navigation aéroportuaire pour satisfaire la concurrence entre les compagnies. Par ailleurs, reste la menace de privatisation des services publics du contrôle aérien sous l'autorité de la DGAC dans le cadre du « ciel unique européen » et les privatisations des aéroports régionaux Toulouse, Nice et Lyon (vente des participations de l'Etat aux sociétés capitalistiques aéroportuaires).

- **Maintien de la contribution de l'Etat aux Services publics et tarifications sociales de la SNCF** de 30 millions € mais celle-ci est largement financée par la SNCF et une modeste contribution des sociétés d'autoroute !

2) LES CRÉDITS DU PROGRAMME 205 « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE :

Un budget de 191 millions € en reconduction depuis trois ans dont environ 70 millions € sont absorbés par les dispositifs d'aide aux armements au titre du soutien à la flotte de commerce (GIE de défiscalisation et exonération de cotisations patronales dans le cadre du RIF....) ces aides publiques ne sont pourtant pas un frein à la dégradation continue en terme d'emplois de marins relevant de l'ENIM et à l'abandon du pavillon français pour le transports de produits pétroliers (ex l'armement MAERKS tankers vient de

dépavillonner trois pétroliers vers des pavillons de complaisance les moins disant social et de sécurité !). Les crédits pour l'enseignement maritime qui s'élèvent à 30 millions € sont insuffisants comme moyens financiers et en effectifs de l'école nationale supérieure maritime (ENSM), qui se trouve dans de graves difficultés d'orientations stratégique et pédagogique pour la formation des Officiers sur ses 4 sites (le Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille).

La CGT exige des engagements des armateurs français pour l'embar-

quement obligatoire des élèves dans leur cursus pour obtenir leur brevet STCW, sinon c'est la pérennisation de toute la filière maritime qui est menacée à brève échéance face à la concurrence des écoles internationales maritimes qui forment les marins et officiers à bas coût ; La CGT est opposée à l'embarquement des élèves et jeunes officiers sur des navires étrangers comme elle dénonce le recrutement de gardes armés privés sur les navires pour assurer la sécurité des équipages .

3) LES CRÉDITS DU PROGRAMME 190 « RECHERCHE DANS LES DOMAINES DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES »

Ils s'élèvent à 1,39 milliards € de crédits de paiement en légère hausse de 6 millions € sur le budget et 20 millions € sur les fonds de concours apportés par des fonds propres (partenariat). Néanmoins le plafond d'emplois pour l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement des réseaux (IFSTTAR) régresse de 25 ETP par rapport à 2014 pour des raisons d'économies de dépenses publiques !

La recherche dans la transition énergétique souffre également de moyens financiers et d'un effectif de salariés insuffisant. De plus, les emplois se précarisent dans les organismes de recherche et développement alors que les besoins de subventions aux projets innovants et d'aides aux entreprises en vue de développer la mobilité durable des transports sont immenses. Pour la CGT, cela implique de créer des filières industrielles pour le ferroviaire, le maritime (navire du futur à propulsion au GNL...)

, l'utilisation d'énergies alternatives décarbonées, telles les batteries à grande autonomie et le carburant de seconde génération pour les véhicules du futur économes et peu polluant (moins de 2 l/100km).

Le projet de Loi de la transition énergétique n'engage pas de mesures concrètes pour aller vers la sobriété et l'efficacité énergétique des transports et de la mobilité durable. L'enjeu d'une réorientation du système de transport notamment du fret ferroviaire et du fluvial, comme alternative aux transports routiers de marchandises dans le cadre d'une économie circulaire favorisant les relocalisations d'activités et les circuits courts, n'est décliné en termes de levier de cette transition énergétique. Pour la CGT, l'enjeu des transports est sous estimé et négligé face aux défis écologiques et sociaux.

L'action « transports de demain » fléchée vers l'opérateur de l'Etat, l'agence de l'environnement et de la

maîtrise de l'énergie (ADEME) sera doté de 750 millions pour subventionner notamment les installations de poste de recharge des batteries des véhicules électriques.

Pour la CGT, il n'y aura pas d'avenir économique, social environnemental et pour un report modal si nous ne sortons pas de la pensée dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, concurrence et dérèglementation, dumping social, coût du travail... alors que nous avons besoin de complémentarité, multimodalité, maîtrise publique et services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux.

4) LE BUDGET DU MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, POUR SES PERSONNELS ET CEUX DE SES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS : EFFECTIFS ET MISSIONS EN RÉGRESSION

En 2015, c'est la poursuite de la réduction des emplois publics du ministère de l'écologie et de ses établissements publics, environ 1264 emplois (dont 330 pour ses établissements publics) et une baisse des crédits de l'écologie de près de 6%, ce qui poursuit dans la voie ouverte par la RGPP de la mandature précédente et par la modernisation de l'action publique (MAP) aujourd'hui.

Pour la CGT, il faut reconquérir les missions publiques. Les discussions en 2015 sur la « revue de missions territoriales de l'Etat » dans le cadre de la réforme de l'Etat ne peuvent conduire à de nouvelles régressions après l'abandon en 2014, des missions de services publics de proximité auprès des collectivités pour l'instruction des permis de construire (ADS) et la fin de l'assistance aux communes en ingénierie pour des raisons de solidarité (ATESAT).

La CGT s'oppose à la mise en place du plan de relance autoroutier du Gouvernement, outre qu'il poursuit le scandale national de la privatisation des routes et autoroutes intervenues en 2006, il aura pour conséquences le transfert de centaines d'agents de l'Etat vers les sociétés privées concessionnaires d'autoroute !

Cette mobilisation doit être une priorité des priorités.