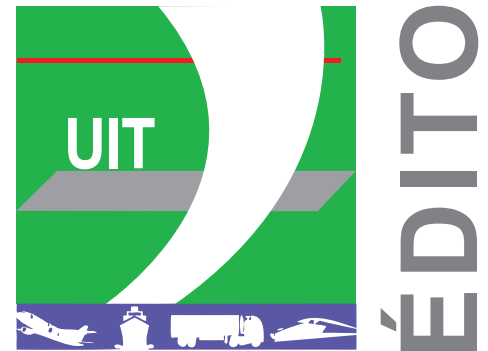


Edito	P 1
Propositions de loi sur les questions sûreté	P 2
COP - 21	P 4
Condor Ferries	P 7
Dossier : Evolution de l'emploi dans les transports et infrastructures	P 8
Brèves	P 19
Industries et Transports	P 20
En direct d'une région : Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes	P 22
Formation Transport/UIT 2016	P 24



DUMPING SOCIAL – ECLATEMENT DU SALARIAT LOW COST... ÇA SUFFIT ! LA RIPOSTE S'ORGANISE ET S'AMPLIFIE !



© Pascale Lalys
Dominique Launay
Secrétaire général
de l'UIT

La politique menée, depuis 2012, par les gouvernements successifs de F. Hollande -pourtant élu par une majorité de salariés qui souhaitaient une rupture avec la politique ultralibérale des gouvernements Sarkozy- s'inscrit au contraire dans la continuité des politiques menées ces dernières décennies, faisant toujours plus la part belle au Capital et au MEDEF.

Pire, ce gouvernement qui ose se réclamer de «gauche», mène une politique ultra-droitière, s'appropriant le terrain de la droite voire de l'extrême-droite.

Rien n'échappe à cette «machine de guerre» anti-sociale : de la casse du Code du Travail à la déchéance de nationalité, de la répression syndicale aux atteintes aux libertés, de la casse des services publics au démantèlement de la protection sociale et même sur les enjeux environnementaux où ils plient devant les exigences du capital au détriment de l'intérêt général et du progrès social ! Mais là, les salariés actifs et retraités, la jeunesse et le monde étudiant disent STOP !

Le rapport de forces enclenché, le 09 mars 2016, est porteur d'espoir pour non seulement mettre un frein à cette politique de régression sociale et d'atteinte aux libertés, mais d'alternatives revendicatives sérieuses - comme le fait la CGT- pour répondre aux attentes sociales et environnementales des salariés et la population française.

L'UIT et ses fédérations sont parties prenantes de cette démarche revendicative face à l'éclatement du salariat, «l'ubérisation» de l'emploi, la soustraction à outrance ... et ce, pour un dumping social toujours plus violent dans tous nos secteurs et au service d'une politique low cost dévastatrice socialement et environnementalement.

La mobilisation des cheminots, le 09 mars 2016, pose ces questions fondamentales des moyens humains et financiers, d'une réglementation du travail de haut niveau pour assurer un service public ferroviaire de qualité et d'un haut niveau de sécurité. Ils revendiquent aussi, comme les agents de la RATP ou de la Fonction Publique, une revalorisation générale des salaires.

Il n'y a pas d'avenir social sans une autre répartition des richesses, à commencer pour ceux qui les produisent : les salariés, mais aussi pour la recherche et l'investissement productif sur le territoire national.

C'est bien ce que porte aussi la CGT dans sa campagne nationale lancée, le 14 mars 2016, pour une véritable reconquête industrielle répondant aussi aux enjeux environnementaux.

En effet, après la COP 21 de fin 2015 où l'enjeu des transports tout comme les enjeux sociaux et environnementaux n'auront pas été au centre de décisions et actes concrets pour limiter le réchauffement climatique, le contenu de la nouvelle Conférence Environnementale, qui va se tenir les 14 et 15 avril 2016, fait à nouveau abstraction de ces enjeux !

C'est ce qui motive notre démarche volontariste prenant appui sur ce qui a été, ces derniers mois, pour lancer plusieurs campagnes en lien avec les professions, les territoires et les associations ... sur la reconquête des Trains d'Equilibre du Territoire, les «bus propres», le FRET Ferroviaire, les infrastructures de transports ...

Force de propositions, la CGT va tout mettre en œuvre pour les gagner tout en combattant, avec détermination, tous reculs sociaux !

PROPOSITION DE LOI SUR LES QUESTIONS SURETÉ DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS

Une loi empreinte de l'état d'esprit qui anime le gouvernement dans sa démarche d'état d'urgence qu'il veut constitutionnaliser. Le tout sécuritaire est privilégié au détriment des libertés individuelles et collectives, et ne règle en rien les véritables questions de fond qui se posent



Le 07 octobre 2015, plusieurs députés socialistes ont déposé une proposition de loi relative à la prévention et la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique, contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports collectifs de voyageurs.

Une proposition faisant suite à la tentative d'attentat avortée du 21 août 2015, dans le Thalys. Depuis, les dramatiques attentats du 13 novembre 2015 ont fortement pesé sur l'évolution du texte, dans un climat de surenchère sécuritaire et répressif entretenu par

les premiers dirigeants de notre pays. Il va sans dire que des questions portées dans le texte initial le sont, depuis des années, par la CGT sans réponse posant des questions de moyens financiers et humains.

La CGT a été auditionnée à l'Assemblée Nationale et au Sénat. Elle a, tout d'abord, dénoncé l'amalgame qui pouvait être fait entre des questions de sécurité publique et la lutte contre la fraude dans cette loi « fourre-tout », comme son intitulé l'indique et sert en

vérité de prétexte à toute autre chose ...

En effet, personne ne peut affirmer que les atteintes graves à la sécurité publique sont la conséquence de comportements frauduleux dans les transports, de même que les comportements frauduleux n'ont pas pour origine la volonté –in fine- de porter atteinte à cette même sécurité publique.

Il faut, également, préciser que du point de vue de la SNCF et des cheminots, tout comme des agents RATP,

il y a une différence entre les termes «sûreté» et «sécurité». En terme ferroviaire et RATP, la sûreté est relative à la protection des personnes et des biens, à la sauvegarde du patrimoine de la SNCF et de la RATP. Cette partie étant d'ailleurs complètement occultée de la proposition de loi.

La sécurité, elle, est relative à la sécurité des circulations, c'est-à-dire la mise en œuvre de procédures techniques afin de faire rouler des circulations permettant d'éviter tout accident ferroviaire sur le réseau ferré national et sur le réseau RATP.

Une précision sémantique importante, dans le contexte auquel nous sommes confrontés.

Concernant, plus particulièrement, les cheminots de la Surveillance Générale SNCF, autrement dénommée Sûreté Ferroviaire et les agents du Groupe de Protection et de Sécurisation des Réseaux de la RATP (GPSR), la CGT considère que les missions régaliennes doivent continuer à relever du pouvoir exécutif de l'Etat et soient assurées en l'espèce par la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale, garants de la paix sur le territoire national.

Nous ne pouvons accepter que certaines de ces missions fondamentales puissent être privatisées et assurées par des sociétés de sécurité privée, comme le prévoit le texte.

Pour la CGT, il faut plutôt valoriser la coopération et la complémentarité entre services publics, gage d'efficacité dans la chaîne de la sûreté dont chacun est un maillon qui ne peut se substituer ou remplacer un autre.

Pour la CGT, les agents de la sûreté ferroviaire SNCF sont, avant tout, des cheminots hiérarchiquement et exclusivement rattachés à la Direction de la SNCF, et il en est de même pour les agents GPSR et la Direction de la RATP. Et, cela ne saurait être remis en cause ni aujourd'hui, ni demain.

Or, avec cette loi, outre la formation initiale dispensée aux agents GPSR RATP et SUGE SNCF, une formation continue adaptée aux besoins des services serait mise en œuvre à travers un cahier des charges fixé par décret conjoint du ministère de l'intérieur

et celui des transports. Cela interroge quant à sa compatibilité avec les contenus des formations décidées et dispensées par l'entreprise, en interne. Quid des moyens humains et matériels mis en œuvre ? Qui paie ? Qui assure ces formations ?

De même, un code de déontologie serait établi par décret en Conseil d'Etat. Là aussi, quelle cohérence avec les textes réglementaires, les statuts en vigueur dans les entreprises SNCF et RATP ?

Cette loi élargirait de manière conséquente le recours à une enquête administrative préalable avant toute embauche pour les métiers en lien direct avec la sécurité des voyageurs. Cela ne concernerait pas seulement les agents GPSR et SUGE, mais aussi celles et ceux affectés aux postes d'aiguillage, à la conduite par exemple (à noter que c'est en complet décalage avec le recrutement de «job d'étudiants» comme conducteurs de tramways).

Les commissaires de police, officiers de police, les officiers ou sous-officiers de la gendarmerie assureraient, pour le compte de l'Etat, le contrôle des agents des services internes de sécurité RATP et SNCF. Ils pourraient, en présence de l'occupant des lieux ou de leur représentant, entre huit heures et vingt heures, accéder aux locaux SUGE et GPSR, contrôler le registre unique du personnel ou tout autre document nécessaire.

Ce projet de loi interroge également concernant la possibilité pour le représentant de l'Etat dans un département de conclure, avec les autorités organisatrices des transports, un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports fixant les moyens mis en œuvre pour les atteindre. Cette mesure ouvre la porte à l'externalisation des missions de sûreté dévolues aux entreprises publiques historiques, puisqu'elle apparaît dans le chapitre «autres services internes de sécurité».

De plus, le texte permettrait aux polices municipales de constater, par procès-verbaux, certaines infractions au code des transports. Les communes pourraient, en outre, conclure entre elles une convention locale

sûreté des transports collectifs afin de permettre à leurs polices municipales d'exercer indistinctement leurs compétences sur les parties de réseaux qui les traversent et ainsi intervenir dans les stations, les gares. Se déplacer dans les emprises ferroviaires nécessite une formation spécifique liée aux risques nombreux. C'est un environnement dangereux qui ne peut souffrir d'approximation quant aux règles élémentaires de sécurité.

D'autre part, pour ce qui concerne les Transports Urbains de « province », c'est tout simplement un abandon des fonctions régaliennes de l'Etat qui est envisagé en proposant aux exploitants d'avoir recours à des sociétés de sécurité privée, de passer une convention avec la police municipale ou de se doter d'une équipe de sûreté interne. Par contre, rien sur les suppressions massives d'effectifs à la SNCF, à la RATP et dans certains services de Transports Urbains, fragilisant toute la chaîne sûreté et laissant des champs libres aux situations frauduleuses.

Les questions de ré-humanisation des gares, des stations comme des trains, des rames -et plus globalement- des transports collectifs par des personnels à statut, formés et correctement rémunérés sont totalement absentes de ce projet de loi et doivent être au cœur de notre démarche.

Un projet de loi extrêmement dangereux, allant à l'encontre de notre conception du service public, de l'intérêt général tant pour les usagers des transports que pour les salariés en charge d'assurer ce véritable service public de qualité, en toute sécurité, accessible à tous.

Dans une expression à l'adresse des salariés des entreprises concernées, la CGT les appelle à interpeller leur direction respective afin qu'elle expose la manière dont elle entend appliquer cette loi qui, sous certains aspects, pose notamment la légitime question de comptabilité avec le statut particulier des agents SNCF et RATP, entreprises publiques de service public !

COP 21

LE CAPITAL AURA-T-IL RAISON DU CLIMAT ?

La question des transports, tout comme celle des enjeux sociaux et environnementaux n'aura - encore une fois - pas été au centre de décisions et d'actes concrets pour limiter le réchauffement climatique.



OÙ EST LA LOGIQUE ÉCOLOGIQUE ?



En effet, la COP 21 s'est terminée par un auto-satisfecit de la grande majorité des dirigeants de ce monde, et tout particulièrement de nos gouvernants français, alors que la signature des 195 états-parties d'un texte dont la portée n'a rien de contraignant ne permettra pas d'endiguer de façon durable le réchauffement de la planète

Le bilan est consternant. Si les belles paroles des cent cinquante chefs d'état et gouvernements qui se sont rendus à l'ouverture de la COP 21 avaient une quelconque valeur, elles se seraient traduites par des engagements fermes en plans d'actions. Or, il n'en est rien !

Les pays riches ont –une nouvelle fois– imposé leur loi, se réservant leurs richesses pour le capital sachant qu'ils sont mieux armés contre les conséquences du cataclysme climatique que leurs choix politique et économique provoquent.

Les pays en voie de développement, les régions les plus vulnérables, les populations les plus pauvres vont par contre en subir les conséquences de plein fouet.

En effet, la réponse aux changements climatiques n'est pas seulement environnementale ou énergétique. Elle porte aussi sur la réduction des inégalités, la place centrale du travail, pour un nouveau mode de développement. C'est pourquoi la CGT revendique un développement humain durable !

Le système économique est en cause.

En changer les fondements est impératif pour contenir le réchauffement climatique en dessous de 1,5°.

Or, les contributions faites par les états, pour la COP21 conduisent à un réchauffement planétaire de 3°C, bien au-delà des objectifs affichés.

Et les transports sont, encore, les grands absents des choix faits, à l'image de l'aérien et du maritime qui ne sont toujours pas pris en compte dans les objectifs. Ce sont pourtant, 2 secteurs clés dans les échanges mondiaux (voyageurs et marchandises) forts consommateurs de produits pétroliers –source de Co2 et au cœur du dumping social féroce à la base du lowcost qui sévit dans nos secteurs transports et infrastructures.

Il est vrai que les transports sont le noyau dur du capitalisme mondial, moteur du dumping social, des délocalisations ... Un système, sous contrôle des marchés et du patronat mondial, bien éloigné des enjeux environnementaux, de l'avenir de la planète des besoins des peuples et des conditions sociales des salariés.

Depuis des années, l'UIT et ses Fédérations constituantes en lien avec d'autres secteurs (Energie-Industrie... Confédération) agit pour d'autres choix politiques en matière de transport et d'infrastructure, posant les questions de multimodalités et de complémentarités entre modes, de maîtrise publique, de service public, du coût réel du transport et financé par qui ?....

Des questions qui ne sont pas sérieusement abordées, qui restent sans réponse, car le débat public reste confisqué !

Notre gouvernement qui se veut exemplaire en matière environnementale –montrant du doigt les pays les plus pollués (et particulièrement ceux d'Asie) dont plusieurs sont nos premiers fournisseurs de produits manufacturés- va-t-il remettre en cause les mauvais signes envoyés ces dernières années et prendre des mesures concrètes, sachant que le transport est le 1^{er} secteur émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES) -29,6% et le seul

à avoir progressé ces 20 dernières années ?

90% des marchandises transportées dans le monde empruntent le mode maritime. Et pour cause, le coût du transport maritime dans le prix d'un produit est dérisoire : «le coût moyen de transport de plus de 20 tonnes de marchandises, dans un conteneur de 20 pieds, de l'Asie vers l'Europe est pratiquement équivalent au prix d'un billet d'avion en classe économique –pour un seul passager- sur le même parcours.»

Part du coût du transport dans le prix final du produit (source Armateurs de France):

Un téléviseur : 1,4% / un lecteur DVD : 0,75% / un aspirateur : 0,6% / un kilo de café : 1%

Mais dans quelles conditions sociales se font ces transports alors que le pavillon français 1^{er} registre est menacé, tout comme l'emploi des marins ? Quel coût pour l'environnement représente ces milliers de conteneurs perdus tous les ans en mer avec leurs produits toxiques ?

Car, en effet, toujours à la recherche du profit maximum, pour leur intérêt privé, les multinationales n'hésitent pas à produire des biens aux quatre coins du monde, pour les assembler dans un pays et ensuite les vendre dans un autre. Pour la CGT, changer de système est la solution. Il s'agit d'un enjeu environnemental, social et démocratique. La recherche de profits se fait au détriment des travailleurs. Sous couvert de compétitivité, ils sont mis en concurrence entre territoires en France, en Europe et dans le monde. Les multinationales s'installent là où les salaires et les normes sociales sont les plus bas. Cette course au moins-disant social est évidemment une mauvaise solution pour l'économie d'un pays : les salaires stagnent, le pouvoir d'achat diminue, la demande est ralentie. Elle est aussi contraire à l'éthique en faisant consommer des biens produits par l'exploitation des peuples les plus vulnérables.

La recherche de profits s'opère aussi au détriment de l'environnement. Par la simplification des normes permettant aux entreprises d'échapper à leurs obligations, l'exploitation exacerbée des ressources naturelles, le jeu boursier des droits à polluer. Et, la

libéralisation totale des échanges et de la concurrence augmentent les émissions de gaz à effet de serre.

La course aux profits se réalise au détriment de la démocratie et de la souveraineté des peuples à décider des orientations de leur pays. Le traité de libre-échange entre l'Union Européenne et les Etats-Unis (Tafta), ainsi que l'accord sur le commerce des services (Tisa) en sont des exemples.

S'ils étaient ratifiés, le libre-échange en serait d'autant plus facilité et les services publics privatisés.

Les multinationales pourraient encore plus s'opposer à toute politique ou action allant à l'encontre de leurs intérêts. Changer de système économique, pour un système qui répondrait à l'intérêt général, est crucial au regard des enjeux environnementaux et sociaux. Mais, ça, ce n'est pas dans la feuille de route de la COP 21 !

Alors que l'on parle d'économie circulaire, de circuits courts, la France exporte toujours plus de matières premières de recyclage : +75% de 1999 à 2014 ! Et particulièrement pour les métaux ferreux, non ferreux, le papier –carton, les plariques... Alors que chacun s'évertue au tri sélectif, ces déchets devenus matières premières partent aux 4 coins du monde... pour revenir ensuite en produit manufacturé.

Tout cela parce que nous n'avons plus les capacités industrielles pour répondre à ces besoins, toujours sur l'autel du profit !

Un pays qui ne peut transformer ses matières premières devient un pays sous-développé. Ce n'est pas ainsi que l'on va réduire le réchauffement climatique !

Mais, ceci ne suffisant pas, la France libéralise l'autocar –en concurrence directe avec le rail- conduisant à une menace de fermeture de lignes ferroviaires et la suppression de nombreuses dessertes de voyageurs de Train d'Equilibre du Territoire (TET).

Cette politique de dumping social dans tous les modes de transports, dans la logique low cost, va à l'encontre de tout report modal de la route vers des modes plus vertueux, comme le ferroviaire et le fluvial dans un concept multimodal, partant du postulat que nous avons besoin de tous les modes de transports travaillant en complémentarité.

Pour la CGT, il y a une incompatibilité entre la politique low cost et les enjeux sociaux et environnementaux ! Le low cost, c'est le bas coût social, environnemental, sur la sécurité, au détriment du service public !

C'est pourquoi, la CGT demande au gouvernement, s'il veut vraiment mettre en concordance ses paroles avec des actes concrets, de revenir à une TVA à 5,5% dans les transports publics, de s'attaquer réellement au désendettement du système ferroviaire, dette d'état qui pénalise tout développement du rail marchandises et voyageurs.

Le financement des infrastructures (fluviales-ferroviaires-routières) pose aussi la réappropriation de la manne financière qui échappe à l'Etat depuis la privatisation des autoroutes. Ce qui, pour nous, passe par la renationalisation, tout comme nous voulons que soit engagée une démarche concrète sur le coût réel du transport routier voyageurs et marchandises et ce qu'il coûte à la collectivité, aux citoyens.

Va-t-il être enfin acté dans la loi les décisions du Grenelle de l'Environnement déclarant le fret ferroviaire, fluvial et le cabotage maritime d'intérêt général ?

Comment parler environnement lorsqu'on démantèle l'industrie ferroviaire Française, pourtant une référence, alors que les besoins sont immenses.

Quelle recherche et quelle production industrielle allons-nous développer sur le territoire national pour répondre aux besoins de «bus propres», demandés par de plus en plus de collectivités et à commencer par la Ville de Paris.

Mais on ne pas faire de l'«écologie politiquement correcte» en continuant d'aller polluer d'autres pays de la planète, en laissant souiller les océans, en continuant le pillage des ressources naturelles ... et tout cela dans des conditions sociales atroces !!!

Autant de questions portées par la CGT, depuis des années, bien décidée à poursuivre son combat avec les salariés, les usagers et la population

en proposant une juste tarification du transport routier facilitant la relocalisation industrielle et les circuits courts, en demandant une augmentation de la contribution des entreprises aux transports collectifs et des investissements significatifs dans l'amélioration de la qualité de tous les réseaux de transports.

Une politique d'aménagement des territoires et des transports qui doit se faire en cohérence avec une politique industrielle nationale et régionale.

Il n'y a pas de projet social et environnemental sans une industrie forte, dy-

namique, créative d'emplois innovants et répondant aux besoins d'aujourd'hui et de demain dans le transport et l'énergie.

Car, loin des discours de façade de la COP 21, c'est la récession durable économique, sociale et environnementale qui s'enracine pour les transports dans la droite ligne des politiques d'austérité engagées depuis des années.

C'est aussi pourquoi nous revendiquons la création d'un pôle public de transport public, pour une égalité de traitements des usagers, où la maîtrise publique retrouve toute sa place sur la base des obligations de service public avec un contrôle démocratique de l'usage des fonds publics consacrés au financement.

C'est cette démarche revendicative offensive qui nous anime avant la tenue de la 4^e conférence environnementale des 14-15 Avril 2016, dans la continuité de tout ce que nous avons porté ces derniers mois – comme autour du « Train du climat » fin 2015 en amont de la COP 21- et des campagnes que l'UIT va contribuer à réussir dans une démarche convergente autour des enjeux transports (TET-FRET ferroviaire et fluvial – Bus – infrastructures ...) en lien avec l'industrie, l'énergie et les territoires.



CONDOR FERRIES : VICTOIRE DES MARINS



Grace à leur lutte et à la pression de la CGT, les marins français naviguant sous pavillons étrangers, souvent de complaisance, vont pouvoir bénéficier des mêmes avantages que leurs collègues naviguant sous pavillon français 1^{er} registre.

Tout a commencé, il y a deux ans. Les marins employés par Condor Ferries, une société établie dans le paradis fiscal que sont les îles anglo-normandes de Jersey et Guernesey, ont interpellé la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes concernant un problème social.

Ces marins sont employés sur des navires battant pavillon des Bahamas, marqué comme pavillon de complaisance par l'ensemble du monde maritime.

Ces marins français, habitant dans la région malouine, naviguent entre Saint-Malo et Jersey/Guernesey sur des navires rapides transportant des

passagers. Le départ se fait tous les jours depuis Saint-Malo. Ces marins règlent bien évidemment leurs impôts en France puisqu'ils sont résidents Français mais quelle ne fut pas leur surprise en apprenant qu'ils ne pourraient bénéficier ni de retraite, ni de chômage en cas de licenciement, ni de couverture sociale en cas de maladie, pas plus que de remboursements de médecins ou soins, quels qu'ils soient. Pourquoi ? Tout simplement parce que cette compagnie, une compagnie anglaise, avec des capitaux très flous (dont certains sont français) ne paye aucune cotisation sociale pour ses marins. Et les salaires versés aux marins ne permettent pas à ceux-ci de régler des assurances privées pour se couvrir.

De « Ryan-Air », nous passons à « Ryan-Mer » !!

Un nouveau système de délocalisation est en train de s'organiser. Après les délocalisations d'activité, on délocalise les contrats de travail. Ainsi, on devient travailleur détaché dans son propre pays !

Après avoir mis à jour ce scandale, un combat très fort a commencé pour ces marins, soutenus par la CGT des Marins de Brest mais également par des dockers du port de Saint-Malo. Des mouvements de grève ont eu lieu avec blocage des navires, des rencontres se

sont faites auprès du Ministère mais personne ne voulait rien entendre, préférant laisser pourrir le dossier en espérant que ces marins perturbateurs se calmeraient.

Heureusement, il n'en a rien été. Nous avons redoublé d'actions et après des rencontres au Parlement Européen, des interventions de la FNSM CGT dans les différentes instances gouvernementales et, également, après avoir mis le Ministère face à ses responsabilités alors qu'il venait de ratifier la Convention Internationale du Travail Maritime, nous avons enfin pu arriver à nos fins.

En effet, un texte de loi va être incorporé au Code des Transports : art. L5524-1 et suivant. De plus, ce texte ne touche pas que les marins de Condor Ferries mais l'ensemble des marins français travaillant sous pavillon étrangers et n'ayant aucune protection sociale.

La CGT a réussi, avec les salariés de Condor Ferries, à faire plier le gouvernement devant l'avis négatif évidemment des armateurs.

C'est une victoire pour le monde maritime et nous pouvons toujours constater que la lutte paye. Même si le chemin est long et douloureux, nous devons rester mobilisés afin de conserver et faire évoluer nos droits de salariés et ne pas plier devant ce patronat toujours plus avide de gains.



EVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS ET LES INFRASTRUCTURES

L'éclatement du salariat, sa mise en concurrence conduisent à plus de précarité, à une dégradation des conditions de travail et des conditions sociales, se servant de son isolement rendant difficiles toutes démarches et actions collectives !

Depuis de nombreuses années, les secteurs des transports et infrastructures sont au cœur d'une politique concurrentielle acharnée, au service des seuls intérêts du capital et cela sur le dos des salariés.

Et ceci est vrai, tant à l'échelle mondiale (particulièrement dans le maritime et l'aérien) qu'au niveau européen et national pour tous les modes.

Il est vrai que les transports sont au cœur de la mondialisation économique portée par le grand capital.

C'est ce qui conduit, depuis des années, à ce dumping social féroce qui

sévit dans tous les secteurs des transports, mais aussi des infrastructures.

L'emploi en est la variable d'ajustement avec la volonté de toujours faire baisser ce qu'ils appellent «le coût du travail», pourtant seul créateur de richesse.

Nous assistons à une hyper précarisation de l'emploi en France : 9 salariés sur 10 sont recrutés en CDD, dont les durées sont de plus en plus courtes. La mise en compétition entre salariés est de rigueur et l'insécurité devient la norme. On recense plus d'un demi-million d'auto-entrepreneurs, près de 40 000 salariés en portage salarial et un développement important des formes «d'ubérisation». Plus de 9 auto-entrepreneurs sur 10 gagnent moins que le SMIC.

Nous sommes au cœur du sujet avec ce qui se passe avec les taxis et les VTC.

D'ailleurs la future réforme du droit du travail, qu'espère mettre en place le gouvernement en complicité avec le MEDEF, instaure de fait la course au moins-disant social pour les entreprises et un salariat low cost. C'est ce qui se passe déjà dans nos secteurs, depuis des années, avec la généralisation du low cost, source d'un dumping social éclatant l'emploi. Mais cela ne leur suffisant pas, ils veulent aller encore plus loin dans la précarisation du salariat, en l'individualisant au

maximum, en le plaçant en opposition et concurrence directe.

Sous-entendue l'idée que les protections sociales accordées aux salariés seraient la cause du chômage ! Mais, depuis quand la déréglementation favorise-t-elle l'emploi ?

L'exemple de nos secteurs est, d'ailleurs révélateur dans ce domaine. Plus on déréglemente, plus les effectifs globaux diminuent, comme à la SNCF, dans le TRM ou encore dans la Fonction Publique d'Etat (FPE), pour les infrastructures routières notamment...

Avec ce dossier, en le traitant à partir de quelques secteurs d'activités : ferroviaires, transports routiers et urbains, aéroportuaire, taxis, infrastructures et - de façon transverse - sur un territoire, nous voulons sensibiliser nos organisations, nos militants sur cet enjeu qui doit devenir un axe prioritaire pour notre syndicalisme CGT. Cet éclatement du salariat, son individualisation, tirent par le bas l'ensemble des conditions sociales pour tous les salariés, tout en rendant plus difficile la nécessité de l'action collective et la construction d'un puissant rapport de force permettant d'aller vers de nouvelles conquêtes sociales.

SNCF : un Groupe Public Ferroviaire, 3 EPIC mais une seule stratégie...

A la SNCF, la priorité n'est plus le Service Public avec ses obligations (continuité et qualité de service, sécurité).

La direction n'a eu de cesse, comme objectif premier, depuis le début des années 90, que de vouloir désendetter l'entreprise, de se développer à l'international et d'augmenter la rentabilité des activités qu'elle n'abandonnait pas, la conduisant à toujours plus d'économies.

Cela pèse sur le personnel à travers les effectifs, les salaires, les conditions de travail et les investissements nécessaires. La multiplication des restructurations, l'augmentation de la sous-traitance ont fortement réduit l'emploi et modifié le corps social. En 10 ans, les effectifs réels sont passés de 171 079 au 31 décembre 2004 à 151 207 en 2014, soit - 19 872 (-11,62 %).

Dans le même temps, le nombre de personnels au statut de Cadre Permanent — qui repose sur le contrat de travail qui lie les cheminots au Service Public — ne cesse de diminuer en nombre comme en part des effectifs : de 163 333 (95,51 % de l'effectif total) en 2004 à 138 806 (91,2 %) en 2014, soit - 24 527 (-15,01 %).

Le taux d'embauche au Cadre Permanent à 90 % en 2004 est descendu à 75 % en 2014. Sur la même période, le nombre de recrutements d'emplois Contractuels en CDI s'est accentué. La part des femmes chez les contractuels représente encore 35 % pour les CDI et 50 % dans les CDD, alors que les femmes constituent seulement 19,87 % de la population cheminote à la SNCF. L'impact des transformations dans l'entreprise a engendré également des changements dans l'évolution des collègues.

Le taux des personnels à l'Exécution était au 31 décembre 2014 de 50,16 % contre 59,87 % (-9,64 points) au 31 décembre 2004. Dans le même temps, celui des Cadres est passé de 14,11 % à 19,47 % (+5,36 points).

La baisse du « coût du travail » renforce la flexibilité de l'emploi et la précarité chez les cheminots avec des conséquences très lourdes sur leurs conditions sociales et pour le Service Public Ferroviaire.

La situation de l'emploi montre, à l'évidence, la nécessité de changer radicalement le cap en s'attaquant au coût du Capital, dividendes et intérêts. L'argent doit être mobilisé pour sécuriser et développer l'emploi et les salaires.

Pour autant, les charges de travail n'ont pas toutes disparues et c'est par l'externalisation, la sous-traitance et donc la concurrence entre les salariés, leur précarisation que prennent forme les objectifs de la direction avec l'aval voire sous la pression du gouvernement.

Dans un contexte de mise en place de la réforme du ferroviaire, qui scinde le GPF en trois entreprises distinctes,

Pour l'EPIC dit de tête, (SNCF) la Direction s'est fortement inspiré du modèle EDF-GDF avec la mise en place de Centres de Services Partagés (CSP) assurant des fonctions supports mutualisées pour l'ensemble du groupe (Informatique, Paye, Achat). Ces CSP sont ni plus ni moins des cellules métier spécialisées rendues facilement détachables de la partie Direction de l'entreprise.

Aujourd'hui déjà, la direction annonce l'externalisation de l'ensemble du service de gestion du courrier interne vers GEOPART, une filiale de GEODIS, elle-même une filiale du groupe SNCF. Les raisons avancées par la Direction est le passage au numérique qui réduit fortement la charge courrier.

Hors aucune synergie groupe n'a été étudiée concernant la gestion du courrier d'une part. Et d'autre part, le contrat prestation est à terme plus cher que de conserver la gestion du courrier en interne. De quoi constater que le réel objectif de la Direction est

bien de vider la SNCF de ces CSP un par un.

Ainsi, le CSP Systèmes d'Informations (informaticiens chargés entre autres de tous les progiciels internes), voit sa charge de travail confiée à hauteur de plus de 50% à des prestataires, notamment dans le développement et la conception de projets ferroviaires. Ces prestataires externes arrivent avec une mission sur un projet donné. Ils sont formés en interne à la spécificité ferroviaire et repartent avec le savoir-faire SNCF à la fin de leur mission.

Le cas des Agences Paie et Famille (métiers administratifs, socle du fonctionnement de l'entreprise intégrée) est symptomatique de la méthode. Ces métiers et ces charges de travail ont au départ été sortis des établissements de proximité afin d'être centralisés en plaques régionales afin de soi-disant créer une synergie entre les différents métiers de l'administratif et ainsi favoriser la montée en compétence. Par la suite, sous prétexte d'entrer dans la modernité de l'ère du numérique, la dématérialisation a informatisé la majorité des tâches qui constituent leurs missions. Enfin, au lieu de remplacer un progiciel caduque via un projet informatique interne, la Direction a acheté 62 M€ un progiciel universel qui permettrait d'externaliser facilement la gestion administrative une fois que ce progiciel sera terminé d'être adapté aux spécificités de la gestion SNCF.

SNCF Réseau : de la sous-traitance à la co-traitance : au-delà des mots, les maux !

La SNCF a été pendant longtemps une entreprise dans l'obligation de mettre en place un ensemble de dispositifs réglementaires propres au ferroviaire transposés en habilitations ou non, mais en adéquation avec une échelle hiérarchique qui distingue ceux qui organisent et planifient le travail, ceux

qui surveillent et vérifient la conformité et ceux qui réalisent le travail.

Dans son budget 2016, la direction de l'entreprise accentue le recours à la sous-traitance sous couvert d'une obligation de résultat des charges de production décidées bien en amont.

L'organisation des travaux et le contenu des travaux, un élément de compréhension important !

Gagner en simplification des procédures pour entretenir le réseau circulé ou non et réorganiser le contenu des interventions permet de préparer l'entrée des entreprises privées.

Rendre plus simple la sécurité des chantiers et mettre en place des mesures de sécurité simplifiées sont les méthodes utilisées pour mettre en place un programme de massification des travaux. Par interdiction de circulation simplifiée et plus longue ou par fermeture de voie pure et simple pour plusieurs jours ou mois, augmente l'intérêt du marché pour la sous-traitance. Dans le même temps, augmenter les pas de maintenance en diminuant la maintenance régulière au profit de mise à niveau globalisée dans des temps plus espacés participe à une simplification des besoins de connaissances des installations et des parcours.

Le contenu des métiers

La direction a analysé le contenu des métiers pour séparer les tâches et définir : une partie cœur métier et une autre considérée comme peu importante.

L'exemple de l'annonce des circulations est significatif. Les agents voie ne doivent plus gérer la sécurité des chantiers car leur fonction réside dans l'entretien de la voie.

Appuyé d'une nouvelle réglementation comportant une terminologie moins spécifiques que celle du ferroviaire, la

simplification des textes apporte une compréhension soit disant plus aisée mais entraîne la perte de processus construits sur le passé et l'histoire de la SNCF (Les accidents par exemple ont aidé à l'amélioration des textes et des spécificités).

En évacuant ces références, les compétences des cheminots sont renvoyées à de très simples expressions. La nécessité d'avoir des intervenants spécialisés du ferroviaire devient de moins en moins obligatoire et peu à peu la montée en puissance des entreprises privées augmente au détriment du besoin de compétence sous l'œil complaisant de l'EPSF (Etablissement Public de la Sécurité Ferroviaire) et de Bercy.

L'industrialisation de la maintenance

Peu à peu, le contenu des métiers des cheminots est amputé. La différence entre travaux et maintenance est de plus en plus floue et dans le même temps des tâches d'entretien basculent dans la part travaux qui devient un domaine beaucoup ouvert à la sous-traitance. Régies par des règles strictes, il est aussi important de prendre en compte dans l'analyse, les organismes qui ont pouvoir de décision sur le contenu de la réglementation.

A l'exemple les démontages d'installations de sécurité, normalement réalisées par les agents de la Signalisation « maintenance » sont transférés aux entreprises réalisant les travaux. Les chantiers sont montés sur la base du « clef en main » sur appel d'offre sans participation de cheminots si ce n'est corrective post travaux !!!!

Dans ce schéma, le métier de cheminots bascule en un simple surveillant de travaux capable de mesurer les écarts entre le prescrit et le réel. La réalisation des travaux étant au fil du temps réalisé en grand partie par de simple intervenant qui obéissent à des règles de montage basique.

La simplification du système ferroviaire étant le résultat final afin de le rendre accessible au plus grand nombre en abaissant les pré-requis de qualification et de formation professionnelle.

SNCF Mobilité : Stratégie de sous traitance et d'externalisation dans les gares

Depuis maintenant plus de cinq ans la direction de la SNCF dans sa logique de diminution des coûts de production et dans sa recherche de casse de l'emploi à Statut, transfère de plus en plus de services du cœur de métier d'Agent Commercial Voyageurs vers des filiales (SNCF) de droit privé comme EFFIA ou ITIREMIA. Des transferts de la vente sont déjà opérés vers le privé, c'est le cas à Dijon avec son guichet TER tenu par EFFIA.. Mais la logique de destruction du salariat de la direction n'a pas de limite, en effet l'utilisation, l'exploitation de salariés précaires et sous formés n'est bien souvent qu'une étape. La technique est maintenant malheureusement bien rodée, dans un premier temps on ferme le ou les guichets de la gare. Les gares deviennent des espaces déshumanisés, la notion de service public est lâchement abandonnée. L'utilisateur voit en lieu et place des guichets le déploiement d'un ou plusieurs distributeurs automatiques de billets régionaux...

Plus que jamais à travers la définition des métiers, leurs contenus nous devons agir pour réintégrer les charges de travail avec les emplois en nombre et en qualité pour se battre contre la sous traitance et non les sous-traitants contre un système et non entre salariés mis en concurrence. Garantir le service public, sa continuité et la sécurité ne sont pas une donnée économique lambda, mais une réponse à un besoin de nos concitoyens.

TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS : IMPACTES DE RÉFORMES TERRITORIALES SUR LA CONCURRENCE ET L'EMPLOI.



Dans le BUIT n°85, nous accordions deux pages aux réformes territoriales (portées principalement par la loi NOTRe et la loi MAPTAM). Nous avons pointé les règles principales qui vont impacter les relations établies dans les territoires. Les premiers effets nous démontrent la pertinence de l'analyse de la CGT. Les arguments que nous avons produits ont permis aux camarades sur le terrain d'aborder les enjeux d'une manière revendicative et pertinente. Et puis nous ne sommes qu'au début de la mise en place de ce processus qui donne, comme nous le craignons, la primauté aux considérations économiques et à la rationalité gestionnaire, il est nécessaire de poursuivre ce travail de déchiffrement des évolutions en la matière.

La loi «NOTRe» a accordé un pouvoir économique accru aux métropoles en lien avec le Conseil Régional sur les questions structurantes de transport. L'une des caractéristiques de ces réformes territoriales est une redistribution et une redéfinition des compétences des collectivités à la région et un affaiblissement du rôle des départements en matière de transport.

Cependant les régions auront encore la possibilité, par délégation, de maintenir l'organisation de certains transports aux départements (par exemple : le transport scolaire ou le transport ferroviaire).

Les collectivités urbaines deviennent des Autorités Organisatrices de mobilité

des transports Urbains et non urbains de voyageurs, sur leur territoire. D'ailleurs la définition du transport urbain et non urbain dans le cadre des métropoles est désormais fixée par Décret n°2015-1610 du 8 Décembre 2015.

Et ces changements de périmètres vont avoir un impact lourd sur les salariés actuels du secteur qui vont être soumis à une concurrence accrue selon la convention qui leur sera appliquée et d'autre part, pour beaucoup d'entre eux, va s'opérer un changement mécanique de convention par le fait même des nouvelles dispositions législatives.

Quelques éléments de décodages sur la nouvelle définition de périmètre Urbain et non Urbain au sens de la loi :

Pour qu'un transport soit considéré comme urbain, il devra respecter 3 critères cumulatifs.

- 1 - Être un véhicule («tout véhicule terrestre à moteur à l'exception des autocars»)
- 2 - Espacement moyen des arrêts : inférieur ou égal à 500 mètres.
- 3 - Ratio entre la fréquence en heure de pointe et la fréquence en heure creuse inférieur ou égal à 2,5.

Le calcul est fait pour des trajets d'un jour ouvré (hors vacances scolaires) entre 8h et 19h.

On prend les circulations Aller/Retour ouvertes à la clientèle sur une heure de pointe et l'on divise par le nombre minimal de trajets Aller /Retour sur une heure creuse effectués par les mêmes véhicules. Si le résultat est supérieur à 2,5 c'est non urbain, si c'est inférieur ou égal c'est du transport urbain.

Ces dispositions représentent un véritable danger, car les collectivités pourraient être tentées, pour des raisons d'économie, de diviser par lots leur réseau lors des renouvellements des contrats et alors faire appel à la sous-traitance ou mettre en concurrence les salariés entre eux en fonction du niveau de leur convention. Ces raisonnements de parcellisation des offres ne permettraient plus -à terme- un développement du service aux usagers, la capacité de mutualisation des moyens matériels et humains des grosses entreprises publiques n'existerait plus. Et tout cela dans un contexte de pression importante sur les finances publiques qui menace les projets d'expansion de l'offre de transport collectif et incite les collectivités au recours de ce type de raisonnement plutôt que de répondre aux besoins réels de transport.

On voit aujourd'hui une tendance lourde au développement de la sous-traitance, avec des salariés sous statut interurbain, de l'emploi à temps partiel et de l'emploi précaire. Par effet ricochet de sous-traitance multiple, on voit également des auto-entrepreneurs faire leur apparition dans le transport de voyageurs.



Un exemple criant de la course à l'optimisation des coûts est KEOLIS à Lyon, Orléans et Lille qui proposent des postes de conducteurs de tramway ou de Métro comme «travail d'été et de vacances» à des étudiants. Cette méthode de gestion permet certes une légère économie d'effectifs, mais elle est en infraction totale avec les règles fondamentales de la sécurité. Pourtant étant une filiale d'une entreprise ferroviaire, où jouer avec la sécurité n'est pas permis, KEOLIS devrait mesurer les risques importants encourus pour un gain, au final, minime. Conduire un tramway ou un métro ne s'improvise pas et doit respecter, au-delà d'une formation même renforcée, un certain nombre de principes professionnels qui ne peuvent pas être transgressés. C'est dire jusqu'où ils sont prêts à aller pour toujours faire plus de productivité et de bénéfices, jouant toujours sur la masse salariale et au mépris des règles élémentaires de sécurités.

La loi dite «Macron» libéralisant le transport de voyageurs par autocar est un facteur également aggravant de pression sur les cadres sociaux du transport terrestre de voyageurs. Car elle favorise la logique du modèle «Low-Cost». De plus, les bus dits Macron n'ont aucune autorisation à demander si les arrêts sont distants de plus de 100 km et n'ont comme obligation, pour des arrêts inférieurs à 100 kms, qu'une déclaration à faire auprès de l'ARAFER.

D'ailleurs, de nombreuses déclarations ont été déposées par des sociétés de Bus Low-Cost pour des lignes qui iront directement concurrencer les lignes non urbaines existantes.

Les nouvelles technologies qui permettent de mettre en contact instantanément une demande et une offre (comme les sites internet de covoiturage, d'auto-partage, d'ubérisation,...) ont la fâcheuse tendance à individualiser les solutions et à générer des emplois précaires.

Tous ces fonctionnements libertaires ne permettent pas un raisonnement cohérent et massif des modes de transport, échappent totalement à tout contrôle des Autorités Organisatrices et surtout concourent à une accentuation des inégalités territoriales.

Ces projets d'essence libérale viennent, bien entendu, en contradiction totale avec les revendications de la CGT, d'un développement cohérent des transports collectifs, de la qualité et avec une maîtrise de l'ensemble des transports publics par la création d'un pôle public de transport public.

La vigilance de toute la CGT dans les territoires est nécessaire pour construire et aboutir à un rapport de force qui permettra à terme d'imposer nos cahiers revendicatifs.

TRANSPORTS ROUTIER DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE.

En 2014, il y avait pour le secteur Transports Routiers de Marchandises 41 523 établissements. Il y en avait 41 088, en 2013 et 40 672, en 2012.

Ces établissements comptaient en 2014 un effectif de : 332 683 salariés, en 2013 : 332 009 salariés et en 2012 : 333 598 salariés. Alors que 20 130 établissements étaient déclarés en 2014 sans salariés, 19 323 établissements en 2013 et 16 698 établissements en 2012. On constate une augmentation des entreprises sans salariés.

En 2014, il y a eu 3 535 créations d'entreprises dont 2 092 sans salariés cela a généré 1 245 emplois. En 2013, il y en a eu 2603 créations dont 2 156 sans salariés générant 791 emplois. Ce qui confirme un éclatement du salariat avec plus d'entreprises créées sans salariés. Des salariés de plus en plus isolés. La stratégie du groupe Géodis est marquante, dans ce domaine, avec un chiffre d'affaire en progression mais

de moins en moins de chauffeurs directement rattachés au groupe.

Pour les mêmes périodes, soit en 2014, il y a eu 4 150 défaillances d'entreprises (liquidations ou redressements judiciaires), 1 817 n'avaient pas de salariés mais 10 018 salariés ont été impactés.

En 2013, il y a eu 4 052 défaillances d'entreprises, 1 910 n'avaient pas de salariés mais 19 473 salariés ont été impactés. En 2012 il y avait eu 14 018 salariés impactés par les défaillances d'entreprises.

Ces chiffres font ressortir que, pour 2014, il y a une différence de 615 entreprises en défaillance par rapport aux créations, que 8 773 salariés ont perdus leur emploi.

En 2013, c'était une différence de 1 449 entreprises, laissant sur le carreau 18 682 salariés. Pour 2012, le nombre d'emplois perdus était de 12 518. Pour 2015, les chiffres ne seront sans doute

pas meilleurs puisqu'il y a eu le dépôt de bilan de Mory-Global.

Pour l'ensemble de ces trois années, cela représente pour le secteur du Transport Routier de Marchandises une perte de près de 40 000 emplois.

Cette perte faramineuse du nombre d'emplois en France est due à des fermetures d'entreprises préférant délocaliser sous prétexte de coût du travail employant des salariés étrangers, de la sous-traitance en cascade, de cabotage illégal puisque les contrôles sont pratiquement inexistant. Mais peut être aussi parce que les métiers des transports sont de moins en moins attractifs, conditions de travail de plus en plus difficiles, salaires près du SMIC, etc.

Une situation que nous retrouvons également dans la logistique avec une part du travail intérimaire de plus en plus importante par rapport aux effectifs fixes, tirant ainsi les conditions sociales de l'ensemble des salariés par le bas.

ETAT DE L'EMPLOI ET DES ENTREPRISES DU CHAMP DE LA CCN DES TRANSPORTS ROUTIERS ET AUXILIAIRES DU TRANSPORT SUR UN TERRITOIRE : LA BASSE-NORMANDIE

Dans ce dossier, nous voulons aborder cette question de l'emploi de façon transversale sur un territoire, en l'occurrence la Basse-Normandie (Région qui vient de fusionner avec la Haute-Normandie dans le cadre de la loi NOTRe). Et cela sur le périmètre de la branche conventionnelle des transports routiers et activités auxiliaires du transport qui regroupe : Transport Routier de Marchandises (TRM), Transport routier de Voyageurs (TRV), Déménagement (DEM), location (LOC), Auxiliaires de Transports (AUX), prestataires logistiques (PRL), Transport Sanitaire (TRS).

Au 31 décembre 2014, on comptait 1274 établissements dans cette région du périmètre de cette CCN, dont 568 établissements sans salariés (+4,9% par rapport à l'année précédente) et 706 établissements avec salariés

(-2,9% par rapport à l'année précédente). Sachant que, sur 2013, les établissements avec salariés avaient déjà diminué !

Dans le même temps, tous secteurs confondus, 52% des établissements ont moins de 10 salariés, ces établissements dépassent le taux de 70% pour les secteurs suivants : prestation logistique (71%) et déménagement (79%).

38% des établissements ont entre 10 et 49 salariés surtout dans le transport sanitaire. Seulement 10% des établissements ont plus de 50 salariés, surtout dans le TRV.

En 2014, sur ce territoire, les effectifs de la branche conventionnelle TR et activités auxiliaires du transport étaient de 15 077 salariés.

Il faut noter que 48% des effectifs sont dans des établissements de moins de 50 salariés. C'est le déménagement qui rencontre la part la plus conséquente de salariés dans des établissements de moins de 10 salariés (46%).

Ces quelques données montrent l'éclatement du salariat de cette branche dans une multitude de petites et très petites entreprises (TPE) et l'enjeu syndical que cela représente pour la CGT et STRATT Basse-Normandie, sachant que la CGT est implantée ou a une présence dans seulement 54 établissements.

Nous sommes face à un réel défi syndical et la mise en place d'un collectif UIT en Normandie, qui est en train de se construire, aura toute sa pertinence dans ce travail convergent qu'il va nous falloir gagner !

TAXIS : un métier en péril !



Depuis 2009, les gouvernements successifs n'ont cessé de contribuer à fragiliser ce métier en dérégulant de manière sauvage la profession.

En effet, ce qui se passe dans ce secteur est l'exemple même de cette déréglementation totale du travail et de ce qui le régit, ouvrant les portes à une concurrence anarchique au service d'une politique ultralibérale pour toujours mieux servir, financièrement, de grands groupes ; cela toujours sur le dos des salariés que l'on oppose, que l'on place en concurrence afin de plus les exploiter.

Une politique si chère à ce gouvernement qui éclate le droit du travail, s'attaque au code du travail, voulant anéantir un siècle de conquêtes sociales faites de luttes et de combats acharnés.

Les chauffeurs de taxis, qui supportent de lourdes contraintes (examens, lo-

cations ou achats de licence ...) dans des conditions de travail précaires, se retrouvent ainsi confrontés aux VTC qui bien que ne supportant ni les mêmes charges, ni les mêmes contraintes, se rendent vite compte de la précarité du secteur.

A cela s'ajoute le détournement de la loi LOTI par des patrons peu scrupuleux qui détournent ce mode de transport collectif pour en faire diminuer leurs charges, tout en exploitant une main-d'œuvre précaire car sans aucune qualification. C'est le partage de la misère !

Dans l'esprit de préserver le taxi tel qu'il devrait être, c'est-à-dire une garantie de sécurité pour les passagers à un tarif juste et transparent car fondé sur la tarification horokilométrique fixée et plafonnée par l'Etat, la CGT -avec l'intersyndicale- a exigé du gouvernement qu'il abandonne sa volonté d'imposer une tarification tarifaire.

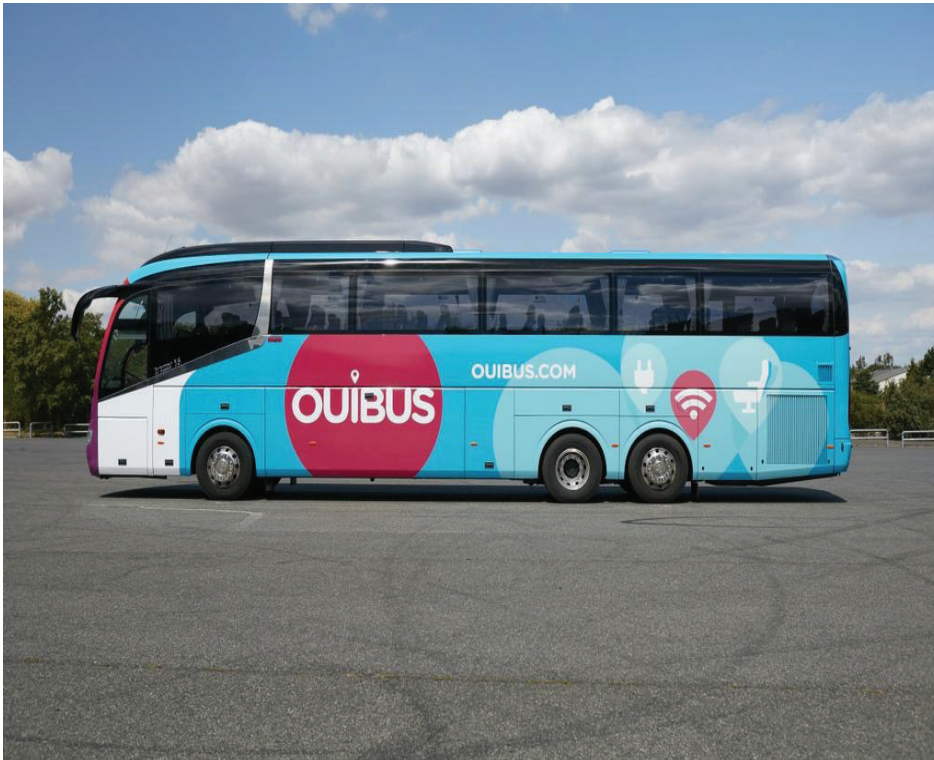
L'échec de la loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux Voitures de transport avec Chauffeur en grande partie inappliquée, ne laisse pas d'autre issue que la suppression des VTC ainsi que du transport de personne de moins de 10 places effectuées dans le cadre de la loi n°82-1153, du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs.

Ce serait le moyen de revenir à un respect des lois et à l'égalité républicaine permettant des conditions de travail dignes.

Il est utile de rappeler que la précarité de ce secteur est, également, lié au démantèlement du salariat : location pour les taxis et auto-entrepreneurs pour le VTC/LOTI.

Nous avons, ici, la démonstration que la destruction du salariat ne peut qu'engendrer précarité et dégradations des conditions de travail !

COMMENT LA SNCF ORGANISE LE LOW COST ET LE DUMPING SOCIAL DANS SA BRANCHE VOYAGE



L'entreprise publique avait commencé ses premières armes, en 2013, en lançant les premiers trains OUIGO.

Cantonnée au début sur les relations Marne-la-Vallée / Sud-Est de la France, la SNCF a étendu -en 2016- son réseau au Nord et l'Ouest de l'Hexagone en ouvrant huit nouvelles gares (Massy TGV, Tourcoing, Nantes, Rennes, Le Mans, Angers, Haute Picardie, Roissy Charles de Gaulle) se traduisant, au passage, par une diminution des cheminots et du service sur ces trains.

Second volet de cette stratégie suicidaire, l'autocar de longue distance avec la création de « OUIBUS » -en 2012- en remplacement d'IDBUS et l'injection de 6 millions d'euros.

Positionnée, dans un premier temps, sur le haut de gamme et la complémentarité avec le ferroviaire, la volonté

affichée de la SNCF était de ne pas passer par des sous-traitants afin de garantir la qualité de service et un haut niveau de sécurité.

Cette orientation devient caduque, en 2013, avec la recapitalisation de sa filiale à hauteur de 17 millions d'euros et la SNCF opère un virage à 180 degrés.

En 2014, la SNCF recapitalise une nouvelle fois la société à hauteur de 48 millions d'euros, et impose, au passage, à sa filiale une augmentation de la sous-traitance auprès de PME et l'optimisation des dessertes.

En 2015, malgré 80% des lignes sous traitées à des «partenaires», une dégradation des conditions de vie et de travail des «capitaines»¹ et salariés, des NAO déplorables, des salaires au

rabais, une volonté de remise en cause du temps de travail et le développement des statuts d'auto entrepreneurs pour les conducteurs, la SNCF devra recapitaliser OUIBUS à hauteur de 100 millions d'euros ! C'est l'argent du service public, de SnCF Mobilité qui finance cette concurrence au détriment de l'emploi de cheminots tout en précarisant l'emploi à OUIBUS !

Cette politique nauséabonde accompagnée d'une gabegie financière pourrait en passant priver la SNCF de 200 millions d'euros par an de chiffre d'affaire mais, plus grave, une réduction du nombre de trains avec simultanément un abandon de territoires entiers et son cortège de suppression d'emplois dans la maison mère.

Cette cannibalisation de la clientèle du train au profit de l'autocar, doublée d'une guerre des prix entre opérateurs et qui s'appuie uniquement sur de la sous-traitance auprès des PME à faibles coûts de structure et qui fournissent matériel et chauffeurs, concoure ainsi à l'éclatement du salariat.

Cette concurrence artificielle et orchestrée, repose en outre sur une différence fondamentale : **le train paie la totalité des coûts** de l'infrastructure qu'il utilise alors que **l'autocar ne le paie que de façon marginale**.

Ce modèle économique, aligné sur le minimum conventionnel, ne peut servir d'exemple pour tous ceux qui sont attachés au développement humain durable de notre société.

¹ Capitaine : nom des chauffeurs de car

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : DÉSENGAGEMENT DE L'ETAT ET TRANSFERTS DE PERSONNELS

Les réformes gouvernementales se traduisant notamment par des cadeaux aux entreprises (pacte de responsabilité, CICE...) ont eu comme conséquence sur les réseaux et infrastructures l'abandon de missions et de métiers, des suppressions d'emplois et la baisse des budgets d'investissement et d'entretien routiers.

L'Etat abandonne la maîtrise publique avec comme prétexte fallacieux la nécessaire réduction de la dépense publique : il n'aurait plus d'argent pour investir et financer sur son patrimoine.

Le Directeur Général des Infrastructures de Transports et de la Mer (DGITM) ne nie pas la réduction des niveaux de services des services de l'Etat du fait des réductions d'effectifs, des conditions de travail dégradées : des agents de plus en plus âgés sur des missions pénibles et dangereuses, accidentologie, impression d'impuissance de la part des personnels, arrêt des équipes, externalisations des missions...

Il a d'ailleurs annoncé qu'il attendrait la fin de la réforme territoriale pour revoir le périmètre des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) et les caler si possible sur les «grandes régions».

Conséquences pour les personnels : de nouvelles restructurations en perspective, de nouvelles baisses d'effectifs, de nouveaux transferts, des mobilités, de nouvelles pertes de missions, des externalisations...

La plus grande partie des réseaux et infrastructures a déjà été transférée par l'Etat vers les collectivités territoriales touchées, elles aussi, par la politique d'austérité et la baisse des dotations. Les missions abandonnées par l'Etat sont -au départ- exercées avec des agents publics mis à disposition des collectivités mais, au fil du temps, ils sont remplacés par des salariés de droit privé.

Que cela soit dans la Fonction Publique d'Etat ou dans la Fonction Publique

Territoriale, ce n'est en aucun cas gage d'efficacité et d'économie puisque les prestations sont, dans certains cas, jusqu'à 2 ou 3 fois plus chères que celles effectuées par des agents publics. Nous pouvons noter par exemple le cas des Centres d'Exploitation et d'Intervention (CEI) construits en PPP et qui viennent d'être contestés par le Tribunal Administratif.

Avec les lois « NOTRe et MAPTAM », les réseaux et infrastructures transférés dans les collectivités territoriales pourront de nouveau être transférés dans les nouvelles structures comme les Sociétés Publiques Locales (S.P.L) au nombre de 1 060 aujourd'hui qui gèrent l'eau, les transports, l'ingénierie, l'ATESAT (abandonnée par l'Etat)... sous statut privé.

D'autres formes de services se mettent en place dans les territoires : les Maisons de Service au Public (M.D.S.A.P), elles sont au nombre de 360 aujourd'hui mais l'objectif du Premier Ministre VALLS est d'arriver à un millier d'ici fin 2016. Ces entités seront sous statut privé dans la droite ligne des orientations européennes. Enfin, le désengagement de l'Etat se traduit aussi par les privatisations vers les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA) au travers notamment du Plan de Relance Autoroutier avec à la clé pour les personnels un changement d'employeur, une perte de statuts dans certains cas, voire l'absence de garanties...

Mais c'est bien le profit qui intéresse les S.C.A. Le transfert de compétences vers le privé ne crée pas d'emplois. Bien au contraire, les SCA perçoivent le CICE et suppriment des emplois. La CGT se bat pour obtenir des garanties pour les personnels en termes de maintien de rémunération et de possibilité de retour dans un service de l'Etat. Quel que soit l'employeur, public ou privé, ce sont des suppressions d'emplois à grande échelle qui sont mis en place. Les salariés travaillant sur les réseaux et infrastructures routiers sont les pre-

miers à pâtir de cette politique libérale avec comme gagnant les employeurs qui ne cesse d'opposer les salariés entre eux qu'ils soient du privé ou du public. Ce sont des licenciements, des départs en retraite non remplacés, des mobilités non voulues que ces salariés vivent au quotidien et, pour ceux qui peuvent rester dans les services de l'Etat, c'est la réduction des missions et métiers, de mauvaises conditions de travail et une perte du sens du travail. Ce sont aussi des temps de travail qui explosent ne permettant pas aux salariés de prendre leurs repos conformément à la réglementation. C'est le travail isolé qui se généralise, ainsi que tous les risques professionnels qui sont en augmentation avec la non reconnaissance d'exposition.

Il y a inégalité de traitement entre les salariés qui travaillent sur des missions similaires en les opposant systématiquement. Le curseur du salariat se déplace vers le secteur privé avec des agents publics en souffrance et en difficulté pour exercer leurs missions de service public et des salariés du privé de plus en plus exploités par les grands groupes du BTP qui cherchent à baisser la masse salariale pour augmenter les profits de leurs actionnaires.

Conjointement aux réformes territoriales et de l'Etat, à la loi Macron (qui libéralise le transport par car avec un non sens écologique), cette logique de « bas-coût » conduit à la marchandisation des réseaux et infrastructures et à la dégradation des politiques publiques comme réponse aux besoins des populations.

Pour la CGT, la réponse réside dans ses revendications de reconquête des missions de service public sous maîtrise publique avec des agents sous statuts publics, une politique intégrée de multimodalité entre modes de transports et un financement sous maîtrise publique via un pôle financier public.

AÉROPORTS DE PARIS UN GROUPE SOCIALEMENT RESPONSABLE ?

LA SOUS TRAITANCE Y FAIT DES RAVAGES SUR L'EMPLOI !



La libéralisation du secteur de l'aérien, en mettant au cœur de son processus le principe d'une « concurrence libre et non faussée », a déréglementé le cadre juridique du secteur, d'abord aux Etats-Unis puis en Europe, et a placé le « marché » comme nouveau « régulateur » du « pôle aérien ». Dans ce sillage, quelques années plus tard, les acteurs publics français vont transférer également, petit à petit, les aéroports Français à des sociétés de droits privés (loi de 2004). Ce nouveau mode de régulation faible en emplois privilégie la rentabilité des capitaux, le versement de dividendes, et organise une concurrence « coupe-gorge » entre salariés.

Sur la période 2005-2014, l'effectif moyen interne d'Aéroports de Paris a diminué de 1 181 salariés (8135 salariés en 2005, 6954 en 2014 soit -15%), les restructurations de l'organisation du travail sont incessantes depuis 10 ans.

Elles ont touché quasiment tous les métiers principalement les métiers d'exécution ou nous passons de la « logique du faire au faire faire ». **Les salariés de la catégorie exécution sont les plus touchés en 2005 était comptabilisés 1956 salariés (CDI et CDD) en 2014 il ne reste plus que 613 agents. Cette diminution significative est liée à l'externalisation des métiers de l'assistance en escale, de l'accueil information et techniques (maçon menuisier serrurier...).**

Ces restructurations se font dans une logique de recherche incessante d'économies sur les coûts et de gains de productivité apparente du travail. Elles ont débouché sur un effectif réduit, sur un accroissement de la charge de travail pour celles et ceux qui sont res-

tés, la dégradation des conditions de travail. Par ailleurs, le risque de pertes de compétences et de qualifications nécessaires à la bonne réalisation de nos missions de service public est désormais réel.

Une partie de ces activités ont été externalisées par le recours à la sous-traitance. Il faut souligner les surcoûts possibles d'une telle politique de sous-traitance, au delà de ce constat les conditions sociales et de travail des salariés de ces entreprises sont désastreuses. Outre l'impact négatif possible sur l'emploi, c'est un risque de perte de maîtrise des compétences, des savoir-faire, du patrimoine avec, à la clé, des surcoûts prévisibles.

Sur la période (2016-2020), la direction de l'entreprise s'oriente vers une nouvelle diminution drastique de l'emploi, avec l'hypothèse faite par du non-remplacement d'un départ sur 2 (soit une diminution d'environ 450 salariés) qui renvoie à la maîtrise des activités en interne et du recours à la sous-traitance.



DES AXES DE TRAVAIL



A la lecture des éléments apportés au travers des différents articles contenus dans ce dossier, on mesure mieux l'enjeu auquel est confronté notre syndicalisme CGT.

Face à un salariat aussi éclaté, il n'est pas possible dans notre démarche syndicale de rester centré sur le seul noyau des grandes entreprises, donneuses d'ordre. En effet, un nombre croissant de salariés qui relèvent du travail externalisé et sous-traité y échappent.

Pourtant, nombre de ces salariés travaillent à nos côtés, dans les entreprises, mais on a tendance à ne pas s'en préoccuper directement. C'est pourquoi notre volonté est d'engager une démarche associant l'ensemble de nos structures syndicales du champ UIT, en lien avec nos UIT en territoire, les structures interprofessionnelles de proximité et tout particulièrement les UL, et cela sur 2 axes :

-Il faut oser créer les conditions de rencontres syndicales avec tous les salariés, parler des convergences d'intérêt, d'actions, de la nécessité de s'organiser, de se syndiquer ; car isolé on ne peut rien, on ne pèse pas face à ces

forces du capital qui, elles, sont organisées et ont des moyens énormes.

Face à l'hyper précarité qui explose, comme on le voit dans nos différents secteurs, avec de nouvelles formes de travail qui –sans avoir le statut de salarié– n'en sont pas moins soumises à un lien de subordination et de dépendance à une entreprise, nous fait poser la question de comment la CGT s'adresse aux auto-entrepreneurs, aux salariés sous statut de portage salarial, à tout ce salariat qui subit l'« Ubérisation » du travail ?

-Dans le même mouvement, il faut porter la ré-internalisation d'une grande partie de ces activités dans les entreprises, les groupes organisateurs de cet éclatement du salariat.

Car ces grands groupes sont les premiers responsables avec ce choix d'éclatement du salariat au travers de la sous-traitance en cascade et autre filialisation, et la SNCF en est un cas démonstratif. Alors qu'au sommet, c'est un groupe multimodal, tant dans le voyageur que dans le marchandise, plus on descend la pyramide plus on va vers une explosion de multiples entreprises : PMI/TPE/Auto-entrepreneur ... placés en concurrence les uns des

autres pour en tirer un maximum de profits, au détriment de l'intérêt général et de tout progrès social ! En effet, cette organisation ne permet d'instances représentatives du personnel, pas de comité d'entreprises, pas de syndicat...Ce sont des déserts syndicaux et sociaux.

D'où l'importance de poursuivre et amplifier la campagne CGT sur le «coût du capital», en faisant bien le lien avec ce que nous vivons et subissons dans nos propres entreprises et que ces choix ne sont pas fatals.

Travailler cette dimension sur l'emploi et tout ce qui s'y rapporte, c'est aussi une bonne manière d'aborder les futures élections dans les Très Petites Entreprises (TPE) de fin 2016.

On mesure qu'avec ce dossier, nous abordons des questions de fond touchant l'avenir de notre syndicalisme de masse et de classe et - dans le même mouvement- l'élévation des prises de consciences pour gagner un rapport de forces débouchant sur des luttes revendicatives gagnantes.

LIQUIDATION FILIERE PARA MARITIME FRANCAISE



filiale Sercel, également leader sur le marché des équipements d'acquisition de données géophysiques. Des équipes d'ingénieurs maîtrisant des compétences technologiques de pointe dans le domaine de l'ingénierie et de la recherche géophysique disparaîtraient.

La CGT dénonce et combat ce plan qui se répercute sur la filière maritime française, déjà sévèrement frappée,

La filière parapétrolière française est en grande difficulté avec la baisse du prix du pétrole et la stratégie de réduction des coûts et des investissements menée par les grandes compagnies pétrolières internationales au service des actionnaires sans s'occuper des conséquences en matière d'emplois. La CGG, entreprise intégrée de services géophysiques, numéro un mondial dans sa branche, connaît aujourd'hui de sérieuses difficultés financières. Ses dirigeants projettent une restructuration drastique, comportant : le transfert sous pavillon NIS (norvégien second registre) des 6 navires armés sous pavillon français ; 300 suppressions d'emplois seraient opérées à Massy (Essonne) et dans sa

450 officiers et marins, naviguant sur des pétroliers, chimiquiers et gaziers, dont les certificats internationaux seront perdus après un an à terre, les 600 salariés de la SNCM qui viennent de recevoir leur lettre de licenciement, Louis Dreyfus Armateur annonce des dizaines de suppressions d'emploi de salariés expérimentés suite à l'arrêt des bateaux de CGG.

La sortie du décret no 2016-176 du 23 février 2016 fixant les conditions dans lesquelles est acquittée l'obligation de capacité de transport établie par l'article L. 631-1 du code de l'énergie qui entérine la liquidation des emplois français au niveau d'une flotte pétrolière et chimique

Là encore des qualifications et des savoir-faire spécifiques seraient menacés, ou perdus, ainsi que des opportunités de développement de l'enseignement maritime supérieur français, notamment par les formations proposées au sein de l'ENSM.

La filière géophysique constitue pourtant un atout stratégique pour notre pays, au travers de ses relations avec les compagnies nationales des pays producteurs, et un facteur d'indépendance nationale,

Pour la CGT, la France, grand pays maritime, a tous les atouts pour développer sa filière géophysique, au bénéfice de l'emploi et de l'activité productive dans notre pays : construction navale, armement, équipements et services géophysiques ; sans oublier les organismes de recherche comme le BRGM, l'IFPEN ou l'IRD et les filières de formations. Mais cela passe par une politique volontariste et ambitieuse de l'Etat, en totale opposition avec celles menées ces dernières décennies, faisant la part belle aux pavillons de complaisances, au dumping social et au lowcost !

Glossaire ; ENSEM : Ecole Supérieure de la Marine Marchande-BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières-IFPEN : Energies Nouvelles -IRD : Institut de Recherche pour le Développement.

REMORQUAGE (suite B. UIT N°85)



Le remorquage français, un des bastions restant du pavillon français, a été attaqué par la Commission de l'Union Européenne juste avant l'été 2015.

L'Union Européenne a réactivé un règlement européen enterré à plusieurs reprises depuis 2003. Dans ce règlement de l'Union Européenne, dont les pilotes et les dockers étaient exclus, il ne restait plus que le remorquage et le lamanage.

Cette réglementation voudrait imposer plusieurs compagnies de remorquage en concurrence dans un même port et le libre choix du pavillon, c'est à dire la complaisance avec toutes les conséquences sur l'emploi et la sécurité que cela implique.

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.

Le dernier texte de janvier 2016 avec les articles 4.6 et 10 permettrait de protéger le remorquage français en laissant à l'Etat dont dépend le port le choix du pavillon. Ce texte doit de nouveau passer en Commission Européenne puis en séance plénière durant la semaine du 7 au 10 mars 2016.

La FNSM CGT et la FOMM UGICTCGT continuent d'agir au plus près de ce dossier primordial pour l'avenir des marins français premier registre.

INDUSTRIE ET TRANSPORTS : CHOIX DE SOCIÉTÉ



L'industrie française est en déclin depuis plusieurs années. La crise en 2008 a fait prendre conscience de la fragilité structurelle de notre industrie et qu'il ne peut y avoir de développement de l'économie sans une industrie forte.

Car, c'est l'industrie qui tire l'innovation, les services, l'investissement, la balance commerciale, la recherche, les emplois qualifiés.

Mais même si la place de l'industrie dans l'économie est réhabilitée, patronat et gouvernement continuent d'imposer leur logique de l'offre au détriment de la demande. Ils continuent à faire du travail une valeur d'ajustement liée aux exigences des actionnaires et marchés financiers au travers d'aides et d'exonérations diverses. C'est la primauté à la

financiarisation de la gestion des entreprises industrielles depuis 25 ans qui fragilise l'investissement, la recherche, l'emploi, l'industrie dans sa capacité à répondre aux besoins sociaux, économiques et environnementaux.

Chaque jour, des menaces graves pèsent sur l'ensemble des filières industrielles.

Poser la question de la ré-industrialisation du pays au niveau national, européen et aussi mondial, c'est se positionner pour un nouveau modèle de développement, une autre conception de la production, de l'innovation qui favorisent un niveau et une qualité d'emplois plus qualifiés, de meilleurs salaires, un niveau d'investissement conséquent et sur le long terme, un financement par les banques, une

démocratie sociale et des droits pour les salariés.

Nous réaffirmons que l'industrie est au centre des défis environnementaux pour réduire les émanations du gaz à effet de serre, économiser les matières premières, l'énergie.

C'est d'ailleurs ce qui anime l'UIT et ses fédérations constituantes depuis plusieurs années, avec un lien étroit avec d'autres fédérations comme les métaux, l'énergie...

L'industrie et les transports sont étroitement liés. C'est notamment le cas pour l'industrie ferroviaire. Une filière où pèsent de graves menaces.

Si la France est le deuxième pays européen pour la construction de matériel ferroviaire avec des capacités et des compétences de haut niveau, demain,

cela risque de ne plus être d'actualité : 10 à 15 000 emplois sont menacés dans l'industrie ferroviaire qui représente 25 000 emplois, dont 5 500 chez les entreprises sous-traitantes.

Pourtant, les besoins diversifiés de mobilités des personnes et des marchandises vont continuer de croître du fait de la multiplication des échanges commerciaux, des productions, du développement des métropoles et de leur système d'approvisionnement, de l'éloignement des lieux de vie et de travail.

Nous défendons le principe que cela va demander plus de place au transport ferroviaire, tant en longue distance qu'aux niveaux urbain et interurbain, avec des matériels diversifiés et efficaces.

Mais après la vente de ses activités dans l'énergie à General Electric, la branche transport d'Alstom se retrouve en difficulté pour maintenir son plan de charges, avec une situation financière fragilisée. Et on assiste à une délocalisation de la production ferroviaire au Kazakhstan ou en Inde.

Et dans le même temps, Alstom comme Bombardier et Siemens ont tendance à se positionner sur la maintenance en concurrence directe avec les capacités de la SNCF et RATP, qui ont un savoir-faire dans ce domaine, des salariés aux compétences reconnues permettant une continuité de service de qualité et de sécurité dans le cadre d'une entreprise intégrée. Outre les dangers pour

l'emploi à la SNCF et à la RATP et à la qualité du service public, cette vision n'est pas viable à long terme, ce sont des transferts provisoires d'emplois qui n'offrent aucune perspective pour l'industrie ferroviaire.

Le besoin de relancer le transport du Fret devient également une priorité au regard des enjeux environnementaux et de la saturation du réseau routier à charge de la collectivité.

La France a toujours su innover, pour la CGT, les capacités d'innovation et de recherche sont vouées à se réduire sans production !

Il en est ainsi des 34 plans industriels dont plusieurs touchent directement les transports (véhicules 2 litres, TGV du futur, métro du futur, avion électrique, navire du futur...)

Mais avec quels moyens en termes de capacités industrielles, en termes de recherche, d'innovations technologiques et de niveaux de compétences ? Besoin d'une industrie en proximité permettant de définir en commun les besoins futurs entre les services publics et industriels. Quelle recherche en matière de nouvelles péniches, de matériel remorqué ferroviaire voyageurs moderne pour remplacer les corails, les trains de nuits (les TET) les trains spéciaux, pour de nouveaux matériels ferroviaires marchandises, y compris pour les dessertes urbaines, sans oublier la construction navale...

Pour la CGT, il y a besoin de reconstruire des synergies entre les filières

d'avenir que sont les transports et l'énergie et Alstom par exemple, un des fleurons industriels de la France et faire converger les technologies ou les savoir-faire des salariés concernés.

Coopérer, travailler ensemble, pour la réussite de nouveaux projets plutôt que de s'opposer dans une concurrence inutile et improductive.

C'est cette démarche qui nous anime pour la filière car et bus. De nombreuses villes, à l'image de Paris, veulent s'équiper de bus « propres ». Mais se pose la question : « où vont être fabriqués ces bus, par qui et comment ? » Car si nous voulons réellement contribuer à la diminution des émissions CO₂ au plan mondial, ces bus doivent être fabriqués au plus près de leurs lieux d'utilisations (circuits courts). C'est-à-dire en France et dans des conditions sociales et environnementales dignes du 21^e siècle.

Ce qui impose d'accélérer la recherche en posant des questions comme : « ces bus doivent-ils être uniquement électriques ou bi mode ? » et investir dans l'outil industriel répondant à ces enjeux ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

C'est tout le sens de l'implication de l'UIT dans la campagne confédérale sur l'urgence d'une reconquête de l'industrie, portée dans la rencontre nationale du 14 mars 2016, avec à l'appui, un livret sur cet enjeu industriel pour aller au contact des salariés et engager une dynamique revendicative dans une démarche convergente.



AQUITAINE LIMOUSIN POITOU-CHARENTES : UNE ÉTUDE TRANSPORT AU SERVICE DE L'ACTIVITÉ REVENDICATIVE.



C'est parce que nous avons toujours eu à cœur de donner de la cohérence aux transports, en partant de la réponse aux besoins des usagers, à partir de nos conceptions de multi modalité et de reconquête des services publics, que nous avons décidé lors de la conférence régionale Aquitaine de 2014, de (re)construire une UIT régionale.



Au regard de la situation politique et sociale, il devient plus qu'urgent de relancer notre activité revendicative sur ce sujet majeur. D'une part parce que l'explosion des déplacements ne peut pas continuer à s'organiser autour de l'hégémonie du tout routier et qu'il y a urgence de travailler sur la complémentarité des modes en favorisant le report modal vers les moyens les moins polluants. D'autre part parce le gouvernement vient de se doter d'un certain nombre d'outils législatifs qui discriminent les citoyens en fonction de leur situation sociale et/ou géographique.

Après la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et

Affirmation des Métropoles), la loi du 16 Janvier 2015 modifiant le périmètre des régions et la loi du 7 août 2015 dite loi NOTRe (nouvelle organisation de la République), la compétence des régions, qui se voit profondément modifiée, risque de favoriser l'action publique vers les territoires qualifiés les «plus rentables» -selon la terminologie libérale- et ce, au bénéfice des entreprises, sans que les besoins des citoyens soient pris en compte à leur juste valeur.



A cela s'ajoute la loi du 4 août 2014 portant réforme du système ferroviaire, dont les effets néfastes se font déjà ressentir tant sur la qualité de production ferroviaire que sur les conditions de transport des usagers et les conditions de vie et de travail des cheminots.

S'ajoute également la loi Macron, dans son volet mobilité, traite de la libéralisation du transport par autocar. Cette loi, qui s'inscrit dans les injonctions des politiques libérales européennes en dérèglementant certains «marchés», acte un nouveau désengagement de l'Etat sur le service public des transports. De plus, en mettant en opposition les modes de transport et ses salariés, elle organise le dumping social qui conduit à la suppression de milliers d'emplois.

La nouvelle région Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes est particulièrement concernée par la mise en application

des ces nouvelles lois qui se conjuguent les unes aux autres, ne serait-ce que par l'étendue de son territoire et la prédominance de la métropole Bordelaise. C'est pourquoi, afin de ne laisser aucun territoire isolé, mais également pour confronter nos réflexions aux autres acteurs, appréhender des problématiques nouvelles et dégager des perspectives pour agir, nous avons décidé de mener avec le CERESA (Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales d'Aquitaine) une étude sur les enjeux des transports dans la nouvelle région.

Le Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales d'Aquitaine est une association créée, en 1978, par le comité régional aquitaine C.G.T. Il a pour but de faire vivre nos valeurs et nos repères en les confrontant, voire en les enrichissant au contact d'autres salariés, d'autres personnalités, d'universitaires ou d'institutions.

Le CERESA n'a pas pour but de se substituer à nos structures existantes. Ce n'est pas un outil de la CGT, mais plutôt un outil créé par la CGT. Ce n'est pas non plus un prestataire de service (à l'image des cabinets d'études). Sa démarche se situe plutôt dans la construction et l'anticipation d'alternatives et de propositions, à partir de réflexions élaborées dans les syndicats et avec l'ensemble des acteurs du secteur pour construire et alimenter le rapport de force.

Ainsi après plusieurs rencontres en présence de syndicats de cheminots, de syndicats des transports urbains, de membres des comités régionaux, et des membres du conseil d'administration du CERESA, nous avons décidé d'une méthode de travail.

Le fil rouge du CERESA est de travailler les questions liées aux conditions de



travail, à la formation professionnelle, à l'emploi, (égalité professionnelle, garanties collectives etc.).

Il ne s'agit pas de compiler les travaux existants mais d'ouvrir des pistes nouvelles en s'appuyant sur l'existant, en y mettant de la cohérence et de la complémentarité.

Pour cela, nous allons -dans un premier temps- travailler avec les syndicats des transports afin qu'ils s'engagent dans cette démarche.

La convergence des salariés et non leur opposition ; la question du statut

du travail salarié est ainsi posée tout comme celle des conventions collectives. Les questions des financements publics et de leur utilisation. Le coût réel des différents modes de transport. La question des conditions de travail et des accidents du travail dans ce secteur d'activité.

Les questions liées à la formation professionnelle...



Les questions liées au maillage territorial en favorisant l'offre ferroviaire et en travaillant les complémentarités sans opposer les modes.

La continuité territoriale et la dimension européenne (CSIR).

Les questions liées à l'égalité professionnelle dans ce secteur.

Voici le chantier important qui nous attend, mais nous avons les capacités pour y arriver. L'objectif étant, in fine, d'aboutir à la rédaction de fiches de propositions à l'échelle territoriale et d'organiser des états généraux du transport en région.

Partant du constat que c'est l'activité qui fait la structure, en lien avec ce projet ambitieux et à partir de la réponse aux besoins, nous avons la capacité de construire une réponse aux politiques libérales.

C'est également grâce à ce projet ambitieux, dans lequel nous avons la volonté d'aborder l'ensemble du secteur des transports, et ainsi travailler les coopérations interprofessionnelles, que nous allons donner un nouveau souffle à notre activité UIT régionale.



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 maîtrisent 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

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 :

- **1^{er} module** : du mercredi 18 mai 2016 au vendredi 20 mai 2016
- **2^e 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 : Sexe : Age :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : Portable :

Adresse électronique:

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 - Tél : 01 55 82 81 49 - Case 3.2 - 263 rue de Paris 93516 Montreuil Cedex - 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