

Edito	P 1
La fin du TET = la fin de la cohésion sociale	P 2
Industrie, transports	P 4
Comités européens	P 5
Dossier : UIT en territoires	P 9
4 ^e conférence environnementale	P 16
Brèves	P 18
En direct d'une région : 2 ^e conférence UIT Pays de la Loire	P 19



UN PRINTEMPS DE LUTTES QUI MARQUERA L'HISTOIRE.... ET REDONNE DE L'ESPOIR.



© Pascale Lalys
Dominique Launay
Secrétaire général
de l'UIT

80 ans après la promulgation des congés payés, le 20 juin 1936, à la suite de puissantes luttes, la mobilisation unitaire qui s'est installée dans tout le pays en ce printemps 2016 est porteuse d'espoir pour la justice et le progrès social, la conquête de nouveaux droits dans un monde de paix tout en répondant aux grands défis climatiques de ce 21^e siècle.

Il est bien de rappeler dans le contexte de luttes actuelles que sous la pression des salariés en lutte, le gouvernement du Front Populaire a voté trois avancées majeures ; les conventions collectives, la réduction du temps de travail à 40 heures et les congés payés.

La création des conventions collectives constitue la première mise en œuvre de la hiérarchie des normes ; des accords collectifs fixant notamment des minima salariaux de branche pour lutter contre le dumping social et assurer une égalité. Des mots qui parlent aux salariés des transports et infrastructures, mais l'histoire semble marcher à l'envers. Les coups se succèdent, et après les entorses prévues par le gouvernement Fillon en 2008, c'est l'actuel gouvernement qui entend, par l'article 2 du projet de Loi Travail, remettre en cause le « principe de faveur ». Dorénavant, avec cette loi, un accord d'entreprise pourra déroger à l'accord de branche. Et c'est cela que les salariés ont bien compris, faisant qu'une majorité de la population est opposée à ce projet de loi travail et pourtant le gouvernement persiste. Isolé jusque dans son propre camp, il ne parvient pas à obtenir une majorité à l'Assemblée Nationale l'amenant à passer en force à coupe de 49.3, comme pour la loi « MACRON ».

La question des salaires, de l'emploi, de la réduction du temps de travail ont toujours été un enjeu de combat entre le patronat et les salariés. D'ailleurs, dès 1938, le gouvernement qui succède au Front Populaire favorise la possibilité du recours aux heures supplémentaires. Comment ne pas voir de similitude avec la façon, dont le gouvernement Valls remet en cause les 35 heures ? On sait pourtant que la réduction du temps de travail a créé autour de 300 000 emplois dans les années 2000, à comparer aux centaines de millions d'euros dilapidés dans le CICE à des entreprises qui non seulement ne créent pas d'emplois, mais en suppriment : SNCF - ADP - RAPT - Autoroutes - etc.

La CGT a raison de porter la réduction du temps à 32 heures pour créer des emplois et relancer le débat sur l'articulation entre travail, santé et vie privée ou vie collective hors travail.

Les militants et salariés de 2016 seraient-ils plus utopiques que ceux de 1936 revendiquant et gagnant les 40 heures, les congés payés, les conventions collectives. Dans une période où il n'y a jamais eu autant de richesses créées par le seul travail et dont se gavent les actionnaires et ces grands patrons du CAC 40 de façon éhontée.

L'UIT et ses fédérations sont parties prenantes de ce combat, acteurs des mobilisations pour de nouveaux droits, un code du travail du 21^e siècle comme le propose la CGT face à l'éclatement du salariat, « l'ubérisation » de l'emploi, la sous-traitance à outrance... et ce, pour un dumping social toujours plus violent dans tous nos secteurs et au service d'une politique lowcost dévastatrice socialement et environnementalement !

La fin du TET = La fin de la cohésion nationale.

La question des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) fait débat dans notre pays depuis quelques années et notamment avec l'accentuation des logiques financières qui s'opposent à la logique du service public.

On ne peut mener un raisonnement cohérent sur les TET sans se remémorer le contexte historique. La logique du tout TGV a influé fortement sur les difficultés actuelles des trains dits « classiques ».

Depuis 1971, le système ferroviaire Français s'est construit autour d'un

maillage territorial cohérent gardant les territoires ruraux connectés dans un souci de cohésion nationale. La SNCF avait su relever ce défi par la mise en place de la politique du train Corail.

Depuis, les liaisons TGV, la mise en place des TER, le développement du réseau autoroutier, et l'essor de l'aérien sont venus modifier considérablement l'offre TET. Malgré ce, le TET reste encore le moyen de transport pour de nombreux usagers. Le TET effectue 34,2 millions de Voyages par an (soit environ 100 000 passagers/jours) et

connecte encore la Capitale au reste de la France puisque 72% de ces trajets s'effectuent de/et vers Paris.

L'an dernier sortait le rapport DURON sur commande du gouvernement et une mission était confiée au Préfet PHILIZOT dans le but de mener les concertations nécessaires, en particulier avec les régions, pour aboutir à une redéfinition de cette offre de service public.

Après analyse, les préconisations du rapport DURON conduiraient à une réduction massive de l'offre TET.

LIAISONS TET MENACÉES (selon rapport Duron) :

Caen-Le Mans-Tours (Transfert TER) ; Clermont Ferrand-Béziers (Autocar entre Neussargues et Millau), Hirson-Metz (suppression), Toulouse-Hendaye (Sur route), Paris-Cosne-Nevers ; Clermont Ferrand-Nîmes (Regroupement avec l'offre TER), Reims-Dijon (suppression). Paris-Troyes-Belfort (réduction de l'offre), Bordeaux-Lyon (transfert sur route).

Même sur les lignes réputées à « fort potentiel » des tronçons entiers seraient retranchés de l'offre TET ou verraient leurs fréquences réduites: Rouen-Le Havre, Amiens-Boulogne, Saint Quentin-Cambrai, Saint Quentin-Maubeuge, Bourges-Montluçon, Limoges-Brive-Toulouse, Paris-Granville, Toulouse-Cerbère, Quimper-Nantes et Bordeaux-Toulouse sur la ligne Quimper-Toulouse, Marseille-Nice sur la ligne Bordeaux-Nice.

Concernant les trains de nuit, La commission propose le seul maintien (1 dessertes quotidienne y compris en pointe saisonnière): Paris-Briançon ; Paris-Rodez/Toulouse-Latour de Carol (à partir de 2017, la ligne sera fermée de nuit pour travaux !). Les liaisons Paris-Hendaye ; Nord-Est-Méditerranée ; Paris-Côte d'Azur et Paris-Savoie, seraient supprimées.

Parmi les pistes évoquées : le transfert aux régions par intégration dans les TER et la suppression de certaines liaisons notamment de nuit. Ces discussions ont conduit, par exemple, à des décisions pour le moins surprenantes, comme le transfert de la compétence Intercités à la Région Normandie en contrepartie de la prise en charge intégrale du renouvellement des matériels

des lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Le Havre par l'Etat. La position de la région Normandie se comprend au regard de l'absence de mesures de développement envisagées pour les trains normands dans le rapport DURON conduisant à une forte désertification du territoire. Malheureusement, le vrai combat n'est pas celui-ci car toutes les régions et y compris la

Normandie ne seront pas en capacité, sans l'intervention de l'état d'assumer financièrement ces missions. Nous allons vers un allotissement du secteur ferroviaire voyageur ce qui est contraire à la notion même du service public.

Ces éléments conjugués au traitement particulier des trains de nuits, conduisant d'une part à la suppression d'un grand nombre d'entre eux et d'autre

part, pour ceux restant, à appel à manifestation d'intérêt aux opérateurs privés, ligne par ligne, en vue de l'ouverture à la concurrence prochaine, nous amènent à conclure que le gouvernement cherche à se débarrasser coûte que coûte de ce service public. La ligne politique est plus que claire, c'est un morcellement de l'ensemble

des trafics qui conduira à la disparition d'un grand nombre d'entre eux. On pourrait penser que cette attitude manque de cohérence, Or, à l'éclairage de la carte des trafics des Bus Macron on peut s'apercevoir qu'elle est calquée sur le réseau ferroviaire. Pour ce gouvernement, qui n'a de cesse de parler d'environnement, le maillage du

territoire se fera donc principalement par la route en lieu et place des trains structurant le service public. Seuls les trafics ferroviaires rentables financièrement se verraient, par conséquent, maintenus à cause de la logique globale favorisant la route par la mise en concurrence déloyale du rail/route induite par la loi Macron.



Et tout ceci dans un contexte où Manuel Valls donnait dans son discours de clôture de la conférence environnementale des 26 et 27 avril 2016 : « Pour que le train regagne de la compétitivité face à ses concurrents moins performants écologiquement – la route ou l'avion –, il doit se moderniser ».

Moderniser le système ferroviaire c'est ce que la CGT souhaite de ses vœux et nous luttons pour cela. Or, aujourd'hui, ce qui se profile pour les TET va à l'inverse de ce qu'il faudrait faire.

Les engagements financiers invoqués dans le rapport DURON pour la modernisation des TET ne concernent qu'une infime partie des trains actuels. L'acte politique de modernisation nécessite un effort beaucoup plus important permettant de gommer les 30 ans de non renouvellement du

matériel roulant et l'abandon d'investissement dans l'infrastructure.

La mise en concurrence qui s'opère par les « autocars Macron » fragilise un peu plus la situation dégradée des TET alors que Ouibus filiale de la SNCF a engouffré 110 millions d'€ de trésorerie supplémentaire pour ne pas être en faillite et que le taux d'occupation de ces autocars est nettement inférieur à ceux des trains de jour, comme ceux de nuit.

Pour la CGT, la modernisation du matériel et des infrastructures est nécessaire et passe par un changement de logique de gestion en redonnant la place que mérite le service public ferroviaire.

Cependant le système ferroviaire ne peut s'autofinancer, car la seule modernisation de l'infrastructure nécessite 2

milliards d'€ d'investissement par an. Pour l'heure, ce sont les efforts des cheminots qui assurent principalement les investissements.

La CGT pense qu'il faut en premier lieu transformer la dette publique et ensuite proposer de nouvelles sources de financement (Généralisation du versement transport, stopper les PPP qui siphonnent l'argent public, création d'un pôle financier public, nationalisation des sociétés d'autoroutes,...).

C'est pour inverser les logiques actuelles que l'UIT engage une grande campagne en territoire pour la défense du service public et donc des TET pour faire perdurer ce qui permet de garder une cohérence nationale d'accès au transport et d'équité de traitement de tous les citoyens.

INDUSTRIE, TRANSPORTS

Un enjeu social et environnemental pour les bus à Paris !



En décembre 2013, le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) prenait la décision de passer aux Bus électriques, au plus vite (en complémentarité avec le GNV BIOGAZ)

Cette précipitation, relayée depuis par la mairie de Paris avec des bus tout électrique d'ici 2025, interpelle beaucoup de monde. D'autant que, dans le même temps, des investissements lourds étaient engagés pour les BUS HYBRIDES dans l'usine d'Annonay en Ardèche, fournisseur principal de la RATP.

Alors que les transports sont les grands absents des différentes conférences environnementales comme de la COP21, et ce ne sont pas les annonces du 1^{er} Ministre en fin de conférence qui vient de se tenir les 25 et 26 avril qui vont être de nature à inverser la tendance alors que ce gouvernement a abandonné l'écotaxe poids lourds, généralisé le 44 tonnes, libéralisé l'autocar ..., on lance ce projet de bus électrique sans avoir, au préalable, étudié véritablement les coûts, la recherche et la production industrielle.

La CGT est fortement impliquée dans la lutte contre le réchauffement climatique qui ne peut pas se refléchir uniquement à

l'intérieur du périphérique parisien mais bien de façon nationale, internationale et dans une cohérence sociale, industrielle et environnementale.

Pour la CGT, dans un souci environnemental, social et économique, des lieux de production industrielle doivent se situer au plus près des lieux de consommation et/ou d'utilisation.

D'autre part, cette précipitation ne risque-t-elle pas de freiner les nécessaires investissements pour l'ensemble des transports collectifs, en Ile de France, au bord de la saturation. Quid du transport des marchandises dans une région où la part modale du Fret ferroviaire est plus basse qu'au niveau national (seulement 5%) ?

Bus propres à Paris ? Oui, mais cela amène de nombreuses questions et réflexions :

- Choix politique ou/et stratégie,
- Bus électrique, bus hybride ...
- Quelle recherche française pour répondre à ces défis ?
- Quel financement ? Quel mode de production ?
- Quelle capacité industrielle ?
- Questions sociales et environnementales

- Quelle filière « cars et bus », en France, pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain ?
- Quelles formations, évolutions des compétences des salariés (constructeurs, mainteneurs etc...), évolution des métiers ?
- Quel avenir des personnels RATP affectés aux ateliers d'entretien des bus ?

Ces questions avec pour objectif de relancer une véritable filière de construction de bus, en France, démontrent concrètement qu'il n'y a pas d'avenir environnemental sans une reconquête et relocalisation industrielle.

A partir de ces enjeux touchant les salarié-e-s (particulièrement ceux de la RATP, des transports et de l'industrie), les usagers et la population, la CGT engage une campagne Grand Public en voulant y associer tous les acteurs concernés de la filière ; salariés, entreprises, associations, usagers, élus ... afin que les décisions qui vont se prendre soient transparentes, répondent bien de l'intérêt général – dans une démarche de progrès social et environnemental- et soient créatrices d'emplois.

DES COMITES EUROPEENS

De plus en plus nombreux dans le secteur des transports

Depuis plusieurs années, si les entreprises de transports ou liées aux infrastructures, -tant du domaine privé que public- sont moins nombreuses, par contre elles deviennent toutes de grands groupes avec de multiples filiales à dimension européenne, voire internationale.

Cette nouvelle dimension des groupes, la création des comités européens sont pour une grande majorité des militants

syndicaux et plus encore des salariés bien éloignés de leur quotidien.

Pourtant, nombre de difficultés, de remises en cause dans nos services et entreprises sont la déclinaison de stratégies à cette échelle internationale.

La volonté de ces grands groupes ayant souvent pour objectif de capter de nouvelles parts de marché, en jouant sur la concurrence entre salariés, à l'origine

du dumping social qui sévit dans nos secteurs. D'où le sens de cet article, afin que le plus grand nombre s'approprie ces enjeux de façon offensive et revendicative dans une démarche convergente avec les autres organisations syndicales de ces groupes, tant au niveau européen que mondial, et combatte cette politique du bas coût (low cost), cette précarité qui se généralise et, au contraire, agisse ensemble pour de nouveaux droits.

MIEUX COMPRENDRE CE QU'EST UN COMITE EUROPEEN

Le travailleur européen d'une entreprise publique ou privée n'est pas toujours conscient qu'il appartient à une «multinationale». Il faut savoir qu'une firme multinationale (FMN) est une entreprise de production ou de service qui possède une ou plusieurs unités dans un ou plusieurs pays étrangers (maison mère + filiales). Les FMN se caractérisent souvent par une évolution historique qui cible des investissements à l'étranger, une concentration dans les pays développés, un redéploiement sectoriel et souvent pour des pratiques de financiarisation. Les stratégies peuvent être diverses comme l'approvisionnement en matière première par une filiale, la conquête d'un marché, un éclatement des processus de production ou au contraire une intégration mondiale ainsi que la multiplication des fusions-acquisitions.

L'union Européenne a légiféré pour instaurer une procédure d'information et de consultation en Europe avec la directive 1994/45. Cette dernière a été revue en 2009 (2009/38/EU) après l'arrêt Renault-Vilvorde en 1997 sur « l'effet utile » de la consultation. Cette directive transposée dans la loi natio-

nale crée une instance transnationale en Europe, qui instaure le comité d'entreprise européen (CEE). C'est une demande à l'initiative de l'employeur, à la demande d'au moins 100 salariés ou de leurs représentants relevant de 2 entreprises situées dans des pays différents.

Le fonctionnement du comité dépend d'un accord avec la maison mère et de l'engagement de ses membres. Toutes les restructurations transnationales doivent faire l'objet d'une information ou consultation au CEE. Le fait transnational se caractérise par deux cas, premièrement une restructuration ou l'évolution d'une entreprise à un impact sur une ou plusieurs entreprises d'un autre pays. Deuxièmement une restructuration d'une filiale à l'étranger provient d'une décision de la maison mère. La définition de la transnationalité n'est pas clairement définie par l'Europe, cela débouche généralement sur des conflits ou des procédures judiciaires, la direction nie souvent la décision du groupe et invoque une initiative propre à la filiale. La difficulté reste d'obtenir l'information, pour cela

le réseau de militant est un élément déterminant de l'efficacité du CEE.

L'efficacité des CEE repose sur leur capacité à fonctionner en réseau, c'est-à-dire à établir et maintenir des contacts permanents entre membres du CEE, au delà des seules réunions, pour échanger des informations, construire des analyses communes et agir sur des revendications partagées. Il s'agit de mettre en place une « veille » collective sur la situation économique et de l'emploi dans votre entreprise sur son périmètre européen pour intervenir sur ses choix stratégiques dans tous les domaines qui concernent les salariés et leurs intérêts.

L'implication de la Fédération syndicale européenne compétente et du Coordinateur syndical sera déterminante pour la réussite de ce processus. De même, pour des raisons de cohérence et d'efficacité revendicative, il est indispensable de veiller à ce que les membres des CEE soient bien mandatés par leur fédération et donc porteurs de ses orientations, ce qui implique qu'ils soient pleinement insérés dans la vie syndicale, conformément aux orientations de la Charte de l'élu(e)

et mandaté(e) CGT adoptée au 48^e congrès confédéral.

Enfin, Les formations peuvent être organisées par le CEE pour tous ses membres en faisant appel à l'ETUI Formation (organisme de formation de la CES) : ce sont des moments d'échange permettant de mieux se connaître et se comprendre. Celles-ci, dont le programme doit être décidé par les représentants des travailleurs eux-mêmes, doivent se dérouler, dans la mesure du possible, sans la direction.

La formation interprofessionnelle organisée par la CGT, permet une rencontre avec des travailleurs issus d'autres branches professionnelles. La Confédération organise deux types de stage : « Activité CGT dans les comités d'entreprise européens » et « Une action revendicative européenne et mondiale ».

La direction peut-elle exiger la dissolution du comité de groupe du fait de la mise en place du CEE ?

Non, car la mise en place d'un CEE peut entraîner la disparition du CG seulement si l'accord conclut par le GSN (qui prend ses décisions à la majorité des deux tiers) le prévoit ou si un accord collectif conclu au niveau du groupe France l'autorise. De toute façon, quel que soit l'accord, son entrée en vigueur est subordonnée à un vote favorable du CG, conformément à l'article L2345-2 (ex L439-24) du Code du travail.

Les OS françaises doivent-elles toutes siéger au CEE même si certaines ne sont pas représentatives ?

Les accords renvoient la question de la désignation des membres du CEE à la loi de chaque pays.

Cependant, lors des négociations, une logique contraire au droit français peut avoir été retenue, permettant alors à des syndicalistes non représentatifs de siéger au CEE.

Or, celui-ci doit offrir une bonne représentation des salariés du groupe et du rapport des forces, l'intérêt n'étant pas que chaque OS ait son représentant mais que le CEE soit utile. A vous de mener le jeu syndical pour faire valoir cette vision du CEE.

Le CEE est-il une simple chambre d'enregistrement ?

Les directives communautaires ne doivent pas rester lettres mortes. Elles doivent avoir un « effet utile ». Le CEE doit donc obéir à ce principe et ne pas être qu'une chambre d'enregistrement. N'étant pas inscrit dans le texte de 94 (94/45 CE), ceci a été confirmé par les juges à l'occasion de l'affaire Vilvoorde en 1997. A sa suite, d'autres CEE ont sollicité cette jurisprudence afin d'être consultés en temps et de manière utiles (par exemple celui d'Otis). Enfin, la révision de la directive de 2009, a intégré l'effet utile dans les définitions des prérogatives et du fonctionnement du CEE. Le CEE fait-il de la concurrence au CE ?

En cas de restructuration de l'entreprise dans plusieurs pays, qui est compétent ? La directive de 94 « ne porte pas préjudice aux droits d'information et de consultation des travailleurs existants dans les droits nationaux ».

En effet, les « information et consultation » du CEE n'ayant pas le même objet, ni le même champ d'application que celles des IRP nationales, la direction est tenue d'informer et de consulter tous les niveaux compétents des décisions qu'elle envisage de prendre. Ce point de vue est celui des juges, qui ont rejeté l'argument de la direction de GDF qui ne voulait pas informer son CEE sur la fusion avec Suez au motif que le CE avait déjà reçu certaines informations. La nouvelle directive confirme ceci dans son préambule.

Comment identifier la société dominante ?

Au sens de la directive, est présumée être la société dominante celle qui exerce une influence sur les autres entreprises du groupe, directement ou non.

Ceci se traduit par le fait qu'elle :

- a) détient la majorité du capital souscrit de l'entreprise ;
- b) dispose de la majorité des voix attachées aux parts émises par l'entreprise ;
- c) peut nommer plus de la moitié des membres du Conseil d'administration, de direction ou de surveillance de l'entreprise. » (Article 3 directives 94/45 CE et 2009/38 CE).

DES EXEMPLES DE COMITES EUROPEEN

DANS NOTRE CHAMPS UIT QUI N'ONT PAS TOUS LES MEMES FONCTIONS

Contrôle Aérien : Comité de Dialogue Social

Dans l'aviation civile, outre les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aérodrome largement privatisés, le secteur de la gestion du trafic aérien (air traffic management ou ATM en anglais) connaît aussi une organisation transnationale de la représentation des salariés. En effet, les paquets législatifs européens dits « Ciel Unique » ont introduit l'obligation pour les États de créer des synergies dans la prestation de service navigation aérienne dont l'élément le plus connu par le grand public est le contrôle aérien assuré par les « aiguilleurs du ciel » dans des blocs d'espace fonctionnels (Functional Airspace Block ou FAB en anglais). Cela a amené les administrations de l'aviation civile en Europe à définir 9 FAB en Europe, la France fait partie du FABEC (pour Europe Centrale) avec l'Allemagne, la Suisse et le Bénélux. Le but de la Commission Européenne et du Parlement Européen en imposant ces FAB était de forcer les États à aller vers un prestataire unique dans chacun de ces FAB ce qui nous avait amené à organiser des actions de grève en 2010 contre ce projet. Par ailleurs et grâce également à l'action de la CGT au sein d'ETF, le règlement européen impose la création d'un comité de dialogue social dans chaque FAB. Cette instance est consultative et n'enlève aucune prérogative au dialogue social au niveau

national qui reste le lieu de la consultation formelle.

En pratique, c'est l'occasion de donner notre avis sur des projets principalement techniques sur des modifications de la gestion de l'espace aérien qui affectent des pays limitrophes. Pour le moment les projets portés par nos dirigeants ont été bien trop ambitieux et aucun n'arrive à être mis en œuvre. Nous portons une revendication de recentrer l'activité du FABEC sur la simplification des interfaces aux frontières de manière bilatérale d'abord avant tout pour en faire une construction pragmatique en abandonnant le dogme de la fusion de la prestation de service.

Comité d'entreprise européen SNCF

Mis en place en avril 2013, le CEE SNCF est composé de représentants des salariés désignés dans les pays de l'UE dans lesquels la SNCF possède une ou plusieurs filiales, et dont le nombre de salariés atteint 225. Au-delà de 1000 salariés, le pays obtient +1 représentant.

11 pays: Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grande Bretagne, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Roumanie, Suède sont représentés par des membres de la SNCF, Keolis, Geodis et Eurostar. La France compte 10 sièges sur 26 et assure le poste de secrétaire.

Le CEE SNCF se réunit au moins 2 fois par an. Un Comité restreint constitué de 5 membres dont le secrétaire assure le fonctionnement entre les plénières. Au-delà de la prise en compte du CEE dans les structures de notre fédération, la CGT -qui assure le secrétariat-travaille au rassemblement de tous les membres afin de faire progresser les conditions sociales des salariés du Groupe SNCF en Europe. Le CEE dénonce entre autre l'utilisation de contrats à durée déterminée dans les filiales en Europe qui permet de contourner les accords d'entreprises. En février 2014, la consultation du CEE sur la transformation de Thalys en entreprise ferroviaire a donné lieu à un avis commun des membres contre ce projet.

Comité Groupe RATP

Le groupe RATP compte des dizaines de filiales dont une grande partie sont exploitées par RATP Dev. Créée en 2002, RATP Dev est implantée dans 12 pays et sur 4 continents.

Le groupe RATP comprend, aujourd'hui, 3 filiales en Europe, notamment au Royaume-Uni et en Italie. Ainsi, en 2013, la RATP a mis en place un groupe spécial de négociation (GSN) qui a abouti à la mise en place d'un Comité d'Entreprise Européen du groupe RATP. Le secrétariat est tenu par la CGT.

COMITES EUROPEEN DANS LE TRM ET LA LOGISTIQUE

STEF, présent en France, Espagne, Italie, au Pays-Bas, en Belgique et au Portugal. Le comité existe depuis 10 ans.. Ils sont en pleine renégociation sur le transnationale. La CGT y a deux sièges

Kuehne et Nagel : présent en France, en Angleterre, en Autriche, en Suède, en Allemagne, en Belgique, au Pays-Bas, en Russie, en Italie, en Espagne et au Portugal. Ils ont aussi des sites en Afrique du nord, dans les pays du Maghreb et en Asie.

DHL est présent un peu partout en Europe et dans le monde.

XPO LOGISTICS présent dans toute l'Europe et au niveau international. Nous avons 1 représentant au comité de

groupe européen. Dernièrement, une démarche unitaire de niveau mondiale a été engagée pour que « l'avenir collectif se réalise dans la justice, le respect et la dignité ».

Géodis, fait parti du groupe SNCF, mais a également son comité de groupe européen. La CGT y est bien représentée

Dupessey est basé en France, en Italie et en Espagne.

Transalliance, présent en France, en Angleterre, au Luxembourg et en Pologne

STG, par la création d'une filiale commune avec K&N, est présent partout en Europe.

LES COMITÉS EUROPÉENS DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ORIENTATIONS CONFÉDÉRALES ET FÉDÉRALES

Dans le contexte mondial actuel auquel sont soumises les populations, la CGT lutte pour un mieux-disant pour tous, pour le désarmement et un monde en paix pour le progrès social sur l'ensemble de la planète. Pour cela, nous agissons dans un cadre national, mais aussi européen et international.

Le patronat s'organise à la dimension de l'Europe et du monde. De nombreux groupes industriels, commerciaux, et même de services, s'étendent à l'échelle européenne, voire mondiale. C'est le cas dans le domaine du transport. La CGT a l'ambition de poursuivre et développer son activité vers les grandes entreprises multinationales et s'appuyer sur l'expérience des salariés.

Les organisations syndicales européennes CES et ETF permettent d'unir les forces sur le territoire géographique de l'Europe et la CSI le fera au plan international.

Les comités d'entreprise européens (CEE) sont des outils pour peser sur la stratégie patronale. Ils doivent être partie intégrante de notre démarche syndicale pour la rendre efficace et utile dans les syndicats d'entreprise. Ils doivent aider à l'amélioration des

conditions de travail et d'emploi, des questions environnementales, du respect des droits syndicaux alors que les grands groupes d'origines française et européenne présents sur d'autres continents tentent de mettre en concurrence les salariés entre différents sites. Ils peuvent permettre la construction de réseaux syndicaux dans les multinationales pour créer ou renforcer les liens entre les salariés des groupes donneurs d'ordres et les sous-traitants.

Pour être efficaces et promouvoir la participation des travailleurs et travailleuses dans les CEE, il faut renforcer notamment les droits à l'information et à la consultation en temps utile, exiger que les comités de groupes mondiaux soient dotés de véritables prérogatives en matière économique, sans préjudice des droits des IRP nationales, allant au-delà du droit d'information et de consultation.

Enfin nous devons exiger, également, que l'application des normes sociales et du travail internationales soit assortie d'un régime de sanctions dissuasives en cas de manquement.

On mesure, à la lecture de cet article, l'enjeu que vont représenter ces structures européennes avec le déve-

loppement de ces groupes de façon internationale, et la nécessité de faire le lien avec nos CE nationaux, avoir des relations plus régulières dans nos organisations avec les représentants CGT dans ces comités européens.

On doit en faire un enjeu revendicatif de convergence d'actions avec les autres syndicats européens à partir de ce que nous portons respectivement dans nos secteurs et entreprises avec d'autres secteurs de la société civile, comme les associations d'usagers ou environnementales, les élus ...

Comme toute la CGT, l'UIT est aussi en responsabilité sur l'indispensable déploiement de notre syndicalisme.

Son organisation, notamment en territoires, doit aider à investir les trop nombreux déserts syndicaux dans le secteur des transports et infrastructures, permettre la création de syndicats, donner plus de force à la CGT, aux fédérations concernées et aux salariés, pour gagner.

C'est tout le sens de ce dossier.

UIT

EN TERRITOIRES



UIT EN TERRITOIRE, un enjeu majeur pour nos fédérations, les comités régionaux et les structures interprofessionnelles de proximité.

Depuis plusieurs années, l'UIT se décentralise dans les territoires sous la responsabilité des Comités Régionaux. La dernière conférence de l'UIT, de mai 2014, a réaffirmé cet objectif avec la volonté que l'UIT soit présente et identifiée dans toutes les régions ; sachant que depuis cette conférence, les réformes territoriales ont bouleversé le paysage régional avec plus que 13 régions au lieu de 22, tout en développant des métropoles.

L'UIT, c'est aussi l'outil d'action, de mise en mouvement, d'élévation du rapport de force, devant permettre de coordonner la construction des mobilisations et d'initiatives communes sur tous les secteurs du transport et des infrastructures, mais également de travailler les mobilisations

avec d'autres secteurs de la société comme les associations d'usagers ou environnementales, les élus ...

Comme toute la CGT, l'UIT est aussi en responsabilité sur l'indispensable déploiement et renforcement de notre syndicalisme.

Son organisation, notamment en territoire, doit aider à investir les trop nombreux déserts syndicaux dans le secteur des transports et infrastructures, permettre la création de syndicats, donner plus de force à la CGT, aux fédérations concernées et aux salariés pour gagner.

C'est tout le sens de ce dossier.

UIT EN TERRITOIRE, enjeu pour les fédérations uit



Nous sommes dans une situation extrêmement difficile et nous devons faire face aux conséquences désastreuses des actions menées par le Capital avec la financiarisation de l'économie qui impacte tous les secteurs, dont celui du transport.

En deux ans, le législateur a profondément modifié le rôle des Autorités Organisatrices de Transport (AOT). Avec la réforme du ferroviaire qui attribue, entre autres, de nouvelles prérogatives aux régions, la loi Macron qui libéralise les autocars pour le transport régional de voyageurs, la loi Notre avec redistribution et de nouvelles compétences pour les collectivités en termes de transports ou encore la loi MPAM qui crée par exemple des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), se profile un nouveau paysage plus que chaotique.

Quant à la stratégie du gouvernement, où plutôt à son absence, on est dans le «laisser faire» et c'est loin d'être efficace pour la société. Cela engendre des catastrophes industrielles, sociales et nationales.

Ainsi, les risques de voir se creuser les disparités entre les territoires, d'une intensification de la mise en concurrence des modes de transports et du dumping social sont grands et à l'opposé du développement durable environnemental et des conditions sociales des salariés des transports.

Ce contexte va permettre aux grands groupes de transports qui sont multimodaux de faire la part belle à la politique d'austérité, de moindre coût et de moins-disant social, pour mettre en avant les solutions les plus rémunératrices sans autre considération.

Si nous travaillons de longue date à développer notre UIT en région, il a à l'évidence un pas qualitatif qu'il nous faut franchir !

Les cahiers revendicatifs, les projets émanant des différentes fédérations existent mais il nous faut –pour les faire vivre et les voir aboutir– les confronter, les mutualiser et les enrichir en territoires. Cette mise en cohérence, dans le respect de nos orientations de déve-

loppement humain durable et de la complémentarité des modes de transports est un enjeu fort pour l'ensemble de nos fédérations.

C'est pour cela que l'UIT CGT propose le concept d'un pôle public de transport public, véritable outil afin de permettre la maîtrise démocratique des transports.

Les professions au sein des UIT en région ont donc un rôle essentiel à jouer pour construire et faire partager à nos organisations, aux usagers, aux salariés, une alternative durable de réponse aux besoins de transports, de développement structuré des infrastructures en cohérence avec l'ensemble des projets portés par nos comités régionaux, nos UD, nos UL pour ce qui concerne –par exemple– les projets industriels

De la construction de contre-projets à l'élévation du rapport de force et au renforcement de notre organisation.

A l'image de ce qui a été fait, depuis plusieurs années, dans le cadre des campagnes des élections au Conseil d'Administration de la SNCF, nos UIT en région doivent nous aider à développer les convergences de luttes, à renforcer la CGT.

Lors de notre dernière conférence UIT, nous avons acté le principe de journées d'actions coordonnées dans les transports, décisions qui s'est traduite –depuis plusieurs années– par plusieurs appels nationaux de l'UIT. Si la démarche est appréciée là où elle est portée, l'amplification de la mobilisation rime, à n'en pas douter, avec l'érection de nos UIT régionales.

RÔLE ET PLACE DES COMITES REGIONAUX ET ANIMATEURS UIT EN TERRITOIRE DANS LA REUSSITE DE CETTE DEMARCHE



Les transports peuvent être structurants ou déstructurants suivant leur évolution. Ils sont une des clés de l'évolution de l'aménagement du territoire ou de sa désertification.

Chacun mesure que les transports qui touchent à la vie quotidienne dépassent le cadre des seuls salariés des transports. D'où l'importance d'une prise en compte encore plus forte de l'UIT par les professions et les territoires.

Les périodes conflictuelles comme octobre/novembre 2010, où celles que nous vivons en ce moment, démontrent des possibilités de se rassembler et de lutter ensemble. Mais dans le même temps, on mesure des manques et/ou de fortes insuffisances.

Nous avons donc besoins que l'UIT s'organise dans les territoires, à commencer par les comités régionaux. Démarche qui ne pourra prendre toute sa dimension qu'avec un engagement fort des fédérations constituantes de l'UIT, pour créer les conditions d'une meilleure connaissance des forces organisées en présence sur le territoire et agir pour quelles participent activement à cette construction.

Il ne s'agit pas simplement de décentraliser l'UIT. Il s'agit, dans les territoires et à partir des comités régionaux, de créer les conditions d'un outil sous le contrôle et l'impulsion du secrétariat du comité régional permettant ainsi, de rassembler et structurer les organisations et salariés des transports/infrastructures dans la diversité de ce qui compose l'UIT.

C'est bien pourquoi il n'y a pas de modèle tout fait, les choses ne seront pas organisées de la même façon si nous sommes dans une région du centre de la France très rural, dans une région dense et industrialisée ou encore avec celles comportant des façades maritimes et d'importants ports maritimes ou fluviaux pour d'autres.

Et pourtant dans tous ces cas, nous avons besoins d'une UIT en territoire. Notre volonté est d'ailleurs d'aller plus loin, car s'il nous faut vraiment exister à partir des comités régionaux, nous voulons que cette démarche serve à un ancrage plus local, de proximité avec les Unions départementales et les Unions locales.

Nous avons besoin de cette dimension locale, au plus près des salariés et des populations, pour construire des actions convergentes afin d'agir concrètement sur un aménagement du territoire à partir des besoins réels des populations, des usagers et des salariés.

C'est bien comme cela que nous allons créer les conditions d'un rapport de force capable de faire évoluer notre société, au cœur de tous nos combats, comme ceux qui se mènent en ce moment.

Rappelons que la mise en place d'un collectif UIT, au niveau d'un comité

régional ou sa déclinaison dans une union départementale, n'est en aucun cas la création d'une nouvelle structure. C'est la mise en place d'un outil permettant de travailler les convergences et le rapport de force.

Cette proximité aussi pour travailler des convergences revendicatives avec d'autres secteurs qui ne sont pas du champ UIT, avec un ancrage local comme avec les métaux ou encore les ports et docks par exemple.

Nous avons aussi besoin de cette organisation au plus près, pour nous renforcer et être organisé dans beaucoup plus d'entreprises. Il va s'en dire que si nous voulons faire évoluer un certain nombre de revendications, il va nous falloir un autre rapport de force s'appuyant sur des syndiqués CGT dans les entreprises du secteur, comme dans le transport routier et la logistique avec un salariat éclaté et de plus en plus précarisé.

La réussite de ces UIT en territoire implique la mise en place d'un animateur UIT en lien avec le comité régional, les professions et l'UIT.

Son rôle est déterminant dans l'impulsion à donner, pour la construction d'un collectif. En lien direct avec l'UIT nationale pour toutes les informations et initiatives, il est un relais essentiel dans la communication et dans la connaissance des actions auprès des organisations du territoire concerné. Sachant que chaque UIT choisi son mode d'organisation pour une efficacité maximum en tenant compte des particularités du territoire et du salariat.

PLACE ET RÔLE DES CESER DANS LA RÉUSSITE DE CETTE DÉMARCHE

Le Conseil économique et social et environnemental (CESER) est une représentation de la société civile et constitue une assemblée consultative auprès du Président de Région.

Exemple en Bretagne. Elle est composée de 119 membres répartis au sein de 4 commissions. La question des transports est abordée au sein de la commission aménagement du territoire environnement, dans divers domaines, à la fois routier et ferroviaire tant pour ce qui est du rôle d'AOT¹ de la Région pour ce qui concerne le TER, mais aussi sur le volet mobilité du CPER² concernant les investissements infra et la création en cours de PEM³ et enfin la convention qui lie la SNCF à la Région en tant qu'AOT. Depuis 2007 les Régions sont passées autorité de gestion des ports d'intérêts régionaux ainsi que des aéroports aux mêmes vocations. Il est à noter que les réformes initiées depuis 2012 notamment la loi NOTRe ont fait notablement évoluer les compétences transports de la Région qui désormais compte en plus du TER, l'organisation des transports départementaux et aussi scolaire. Plusieurs dossiers ont donc fait l'objet d'une saisine du CESER pour avis s'agissant notamment de la convention TER, des investissements dans les infrastructures tant ferroviaires que routières lors de l'examen des orientations budgétaires et du budget primitif ou encore du lancement de la construction de la LGV Bretagne et plus récemment du protocole d'intention entre la SNCF et la Région qui cadre le niveau de service attendu lors de la mise en service de cette LGV pour ne citer que quelques dossiers les plus emblématiques. Ainsi

le groupe CGT au CESER, qui compte l'animateur UIT en territoire, aborde la question des transports en étant force de proposition tant sur la question du financement des infrastructures terrestres, que sur la question des services publics de transport de voyageur ou sur la prise en compte par le Conseil Régional d'une autre organisation du transport de marchandises qui en Bretagne repose à 98 % sur le mode routier. Pour exemple le choix de recourir au financement de la LGV Bretagne-Pays de la Loire par le biais des PPP a été largement décrié par la CGT qui a proposé un partenariat public-public s'appuyant sur le financement des précédentes réalisations. La CGT a dès la première convention TER posé la question des moyens alloués par l'Etat à la Région s'agissant notamment de la dotation liée au transfert de compétences en matière d'organisation du TER. Fin 2014 la CGT au CESER de Bretagne a été initiatrice d'un vœu qui pose la question du financement des infrastructures terrestres tant routières que ferroviaires à l'aune du désengagement massif de l'Etat tant dans la réduction des dotations aux collectivités que dans la contractualisation des financements issus du CPER. Cette démarche de la CGT est aussi la conséquence de la séquence politique désastreuse liée aux atermoiements autour de l'Eco-taxi, particulièrement prégnante en Bretagne avec un patronat à l'offensive ce que le Comité Régional a largement dénoncé. Ce vœu a été adopté en bureau du CESER et suivi par le collège qui représente le patronat. Dans ce contexte de libéralisation accrue de toutes les activités de transports qui en Bretagne conduit notamment année après année à une hégémonie du mode routier face à un ferroviaire plus que moribond, dans le contexte de réductions massives des budgets alloués aux transports quel que soit le mode

que nous subissons depuis plus d'une décennie, la présence de l'animateur UIT au sein du groupe CGT au CESER est évidemment un atout tant pour porter une autre voix au sein de cette instance que pour alimenter et nourrir les échanges et les débats dans le champs professionnel et dans nos territoires où sur cette question des transports sur lesquelles les attentes des salariés sont fortes.

La même démarche est en cours sur la nouvelle région « Grand Est », après un travail construit en région Lorraine où s'est constitué un collectif UIT à partir d'une démarche partagée autour du dossier de l'A31 bis (voir BUIT n° 85). La CGT Lorraine a interpellé les pouvoirs publics et les acteurs économiques en débat public et au CESER Lorraine, sur l'utilité de ce projet de concession et à fait valoir une autre conception de la politique de transport pour desservir le sillon lorrain dans le cadre d'une politique multimodale de transport en Lorraine. Cette démarche a débouché sur 2 cahiers d'acteurs déposés lors des débats publics et permis de concrétiser l'UIT en Lorraine.

C'est cette démarche qui se poursuit avec les trois comités régionaux CGT de la nouvelle région. Ainsi le 31 mai 2016 était réuni à Metz des militants et syndicats du périmètre UIT du territoire, des UD et des mandatés transports du CESER Grand Est.

Sachant que des dossiers importants impactant l'ensemble de la nouvelle région vont arriver, comme la négociation de la nouvelle convention TER, et là il y aura besoins d'un travail étroit entre UIT, cheminots, interpro et mandatés CGT au CESER.

Progressivement, cette démarche évolue dans nombres de territoires, comme en Pays de Loire, Ile de France, Centre....

¹ AOT : Autorité organisatrice des transports

² CPER : Contrat de plan État Région

³ PEM : Pôle d'Echange Multimodal

LA FORMATION, UN VECTEUR DE FORCE POUR L'UIT EN TERRITOIRE



La CGT porte la conception d'une politique multimodale intégrée de complémentarité entre les modes de transports (notamment avec le 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, prenant en compte les obligations sociales et environnementales fortes, au profit des salariés du transport et des usagers.

La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre pour le transport de voyageurs, de marchandises et pour les infrastructures.

Notre démarche revendicative ne peut se développer que si nos militant.e.s maîtrisent la problématique des transports et la conception qu'en a la CGT.

A ce titre, l'UIT organise une formation transports avec l'espace revendicatif confédéral construite sur deux modules. Cette formation confédérale s'adresse aux responsables en charge de l'activité transport en UD ou Comité Régional, aux membres des directions fédérales

constitutives de l'UIT, ainsi qu'aux dirigeant.e.s confédéraux-ales travaillant sur ces questions. Les apports de connaissances, les débats avec les intervenant.e.s ainsi que la richesse des échanges entre les stagiaires des différents secteurs de transport permettent de s'approprier les enjeux transverses et de comprendre le nécessaire développement de l'outil UIT.

A l'issue de la formation UIT les responsables syndicaux formés posséderont un bagage important de connaissances sur la politique des transports (état des lieux, enjeux, perspectives), et pourront décliner dans les UIT en territoire leurs savoirs pour faire vivre cet outil. Ceci afin que les syndiqué.e.s soient paré.e.s pour développer nos revendications portant une politique de transport multimodal avec complémentarité des différents modes de transport, dans un aménagement du territoire répondant aux besoins des usagers, et au respect environnemental dans le cadre d'un développement humain durable.

La formation est donc nécessaire pour armer nos militant.e.s dans le cadre de leur activité syndicale. C'est pourquoi elle doit être appréhendée comme un axe prioritaire par nos organisations et structures CGT. Concevoir la formation comme un acte militant lui confère un caractère indispensable à l'accomplissement de nos responsabilités dans l'organisation syndicale.

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.

Nous travaillons sur la nécessité d'organiser des journées d'étude CGT sur des thèmes et des dossiers spécifiques d'actualité et du futur, tout comme nous réfléchissons à des modules de formation organisés en territoire au plus près des militants.

L'UIT en territoire se développe et cette formation s'inscrit totalement dans cette politique de développement avec la nécessaire implication de camarades dans cet outil essentiel pour la CGT dans son ensemble. Il nous faut amplifier cette démarche pour atteindre nos objectifs en termes de revendications.

RÉFORMES TERRITORIALES ET PLACE DE L'UIT

Les territoires sont soumis à l'épreuve des réformes territoriales (MAPTAM, NOTRe...) qui redessinent les cartes et conduisent à une refonte des institutions locales. Ces changements d'une ampleur inégalée se font à marche forcée et posent en grand la question de la participation de la population et des usagers à l'élaboration des politiques publiques de transport sur leur territoire ainsi qu'à leur évaluation.

Une analyse globale portée par la CGT et son UIT

Les réformes auront des répercussions mais avec quelles finalités ? Coller aux exigences du marché économique pour rivaliser avec d'autres territoires y compris européens et mondiaux ou répondre aux besoins des populations, des usagers ? Dans deux textes précédents (dossier BUIT n° 81 et article BUIT n° 85), nous mettions en lumière les nouvelles compétences des collectivités en matière de transport avec la concentration des pouvoirs dans les régions, les métropoles et les communautés de communes. Nous dénoncions les effets néfastes qui risquaient d'impacter les réseaux et infrastructures, la multi-modalité, la politique tarifaire, les services publics et la composition du salariat dans un contexte de dumping social exacerbé. Tout ceci, en grande contradiction avec les besoins de cohérence des déplacements des personnes et des marchandises et l'organisation des transports dans un cadre de déve-

loppement humain durable compatible avec les enjeux environnementaux. La CGT, opposée à ces diktats, doit peser sur ces projets par l'élévation du rapport de forces avec démonstration à l'appui que d'autres choix et chemins sont possibles. Cela passe notamment par une maîtrise publique comme outil de régulation et de contrôle. Si ces analyses, sont nécessaires nationalement pour argumenter et démontrer le bien-fondé de nos revendications, les grands principes de ces réformes seront appliqués en territoires.

Une démarche syndicale articulant contestation, propositions et rapport de force...

Comment croire que nous pourrions emporter l'adhésion des syndiqué-e-s, des salarié-e-s, des usagers des transports et des citoyens uniquement avec de grandes recettes génériques ? Comment faire pour que nos conceptions d'accessibilité à toutes et tous, de péréquation tarifaire et de service public parlent assez pour convaincre que les réformes en cours vont à leur rencontre si ce n'est en étant au plus près des préoccupations et du vécu de chacun. Identifier les projets territoriaux structurants d'un territoire en matière de transport et évaluer les impacts en termes de maillage territorial, de coût, de tarification, de complémentarité, d'environnement, d'égalité de traitement, de conséquence sur la structure du salariat et

des garanties collectives... A partir de là, nous devons réunir tous les acteurs susceptibles de partager nos repères, décortiquer et analyser les projets et leurs conséquences probables. Poser la question de nouveaux lieux et droits d'intervention pour les salariés, usagers, citoyens. Puis informer tous les acteurs qui seront concernés, organiser des débats et rencontres pour poser les jalons de cahiers revendicatifs. Nous devons ensuite construire des projets alternatifs en s'appuyant sur les revendications CGT et en les déclinant territorialement. Enfin, permettre l'expression du rapport de force nécessaire à leur obtention !

D' où l'enjeu des UIT en territoire pour aider dans la démarche.

L'objectif n'est pas de devenir une organisation à la place de, mais d'être un outil au service des organisations de la CGT pour permettre d'élaborer une vision globale et croisée du transport et infrastructures.

Au niveau des territoires, le but est bien que cet outil permette aux professions de travailler les questions de transport en lien étroit avec les comités régionaux, les UD et les UL.

Il ne s'agit bien évidemment pas, non plus, de se calquer sur les cartes territoriales mais de se doter des moyens de capter les informations là où elles sont pour mieux les analyser et les faire partager.

UIT EN TERRITOIRE, UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR LA RÉUSSITE DES CONVERGENCES.

Les transports et infrastructures sont stratégiques dans l'aménagement des territoires, dans leur développement, dans la reconquête industrielle et pour répondre aux enjeux du réchauffement climatique.

Et, là l'outil UIT en territoire prend donc toute son utilité et toute sa dimension pour faire converger et impulser nos revendications et propositions entre

territoires et professions et sortir de cette concurrence stérile au service du capital qui oppose les salariés, fragilise l'emploi, les conditions sociales, démantèle le service public ...

L'UIT en territoire, c'est aussi l'outil pour faire converger les luttes, contribuer à l'élévation du rapport de force, au plus sur les bassins d'emplois, et permettre le renforcement de la CGT

dans tous nos secteurs, la création de bases organisées...Et dans l'épisode revendicatif que nous vivons depuis plusieurs semaines, on mesure mieux l'utilité d'avoir cet outils qui fonctionne dans nos territoires. A tout les niveaux, national et régional, il nous faut amplifier et réussir cette démarche syndicale.



4^E CONFÉRENCE ENVIRONNEMENTALE

Ce qui ressort de cette conférence confirme ce que portait la CGT en amont : «une conférence déconnectée des questions industrielles, sociales et des véritables enjeux climatiques. »

Cette 4^e Conférence Environnementale qui vient de se tenir s'est déroulée dans un contexte social de puissantes mobilisations qui se poursuivent. Dans ce contexte, la CGT a voulu replacer cette Conférence dans la «vraie vie» en appelant les salarié-e-s à s'en emparer en faisant le lien avec ce qu'ils vivent en cette période intense, dans leurs entreprises et les revendications qu'ils portent.

C'est ainsi que la Direction Confédérale a décidé de ne pas participer à cette

conférence (et nous n'avons pas été les seuls) considérant que, de par son contenu, elle était complètement hors sol avec ce qui se passe dans le pays et les attentes des salariés en matière d'emplois, de services publics et de reconquête industrielle, de progrès social et de réponses environnementales.

En effet, plusieurs grands secteurs liés aux enjeux climatiques, énergétiques sont menacés par des milliers de suppressions d'emploi comme dans l'énergie (AREVA-EDF-Générale Electrique ...), dans le ferroviaire (Industrie ferroviaire, SNCF ...), dans l'environnement (Ministère, Météo-France ...).

C'est pourquoi la CGT a décidé de s'emparer de façon offensive et revendicative de cette conférence en publiant un 4 pages grand public portant nos propositions, en tenant une conférence de presse en direct de Marseille –lors du 51^e congrès de la CGT- et en distribuant le tract aux participants à la

Conférence au Ministère, rencontrant d'ailleurs un écho positif.

Ainsi, dans la continuité des précédentes conférences et de la COP 21, cette 4^e conférence s'est terminée par des discours de façade, par une opération de communications qui n'a d'ailleurs pas pris, par un gouvernement cherchant surtout à redorer son image dans une période où il est au plus mal, tout en voulant se montrer comme «exemplaire » en la matière.

D'ailleurs, les propos de Monsieur VALLS sont éloquentes en vantant le bilan environnemental de son gouvernement : «je suis fier d'être à la tête du gouvernement, sans doute le plus écologiste qui ait jamais existé. Je connais tous les débats. Je mets au défi quiconque de contredire ce qualificatif ! ».

Eh bien, la CGT relève ce défi. Particulièrement dans le secteur des transports et infrastructures :

Bilan de 4 années de gouvernement socialiste-écologiste

- Généralisation du 44 tonnes en janvier 2013 – abandon de l'écotaxe poids lourds – libéralisation des autocars – Abandon des Trains d'Equilibre du Territoire - TVA à 10% pour les transports publics – développement du low cost dans tous les secteurs des transports – refus de s'attaquer au désendettement du système ferroviaire – une loi sur la transition énergétique où le secteur des transports (1^{er} émetteur de GES) est pratiquement absent ... mais aussi manque de moyens humains et financiers pour les espaces ruraux, forestiers, littoraux et maritimes des sites «natura 2000 », pour la planification régionale des continuités écologiques des trames vertes et bleues, pour les aires marines protégées, pour les missions de l'Agence de Biodiversité ... Manque de moyens dégagés que nous

retrouvons aussi dans l'isolation des bâtiments (10 à 15 milliards d'euros par ans pour isoler les 500 000 logements annoncés) ainsi qu'à l'absence d'une véritable filière professionnelle dans un secteur qui utilise massivement des salariés détachés et précarisés. Et, dans le même temps, des fleurons industriels sont démantelés, bradés et quasiment aucune des filières structurantes de notre industrie n'est épargnée comme dans l'énergie et le ferroviaire, avec un risque de 15 000 suppressions d'emplois dans les sites de production et d'étude en France.

Sommes-nous bien toujours dans le pays avec un gouvernement «sans doute le plus écologiste qui ait jamais existé » ?

Au contraire, par ces choix de politique industrielle, de refus que les transports soient rémunérés à leur juste coût (intégration des coûts externes), le gouvernement français favorise ainsi les délocalisations industrielles et contribue au réchauffement climatique et aux conditions sociales inacceptables de ces salariés que l'on exploite. Est-ce notre démarche revendicative autour de la conférence, mais le 1^{er} Ministre s'est senti obligé de pointer les transports dans ses conclusions, notant que l'accompagnement du secteur des transports vers la transition écologique se fait «avec peine » ; et pour cause avec ce qui vient d'être évoqué précédemment !

Et d'ajouter que c'est pourtant «un des champs prioritaires d'action si nous voulons gagner la bataille du climat ».



Et c'est là que nous voulons attirer l'attention de l'ensemble des militants des secteurs des transports et infrastructures car le 1^{er} Ministre propose que « la France se dote d'une nouvelle LOTI » qu'il veut appeler LOMI (Loi d'Organisation de Mobilité Intérieure) et pour laquelle il demande à S. ROYAL et A. VIDALIES de lancer « une concertation sur la mobilité des citoyens dans les 30 années à venir ».

Nous devons collectivement nous emparer de cette proposition qui est loin d'être anodine ! En effet, derrière les mots il y a un sens et changer le «T» de transports de LOTI par le «M» de mobilité de LOMI appelle toute notre vigilance au moment où l'«ubérisation» se développe dans nos secteurs, où la casse du service public trouve comme alternative des solutions privées et juteuses pour ceux qui les régissent, tels le covoiturage, l'auto-portage, les services à la demande etc et toujours dans une logique concurrentielle.

Alors que les transports et infrastructures sont la cible d'un dumping social féroce, de cette politique low cost qui font tant de ravages dans le salariat, il est à craindre une amplification du phénomène ; en officialisant –dans la loi– les nouveaux modes de transports pour les «pauvres», celles et ceux –victimes des politiques d'austérité– qui sont les plus touchés par la casse des services publics pourtant seuls garants d'une égalité d'accès, de l'aménage-

ment du territoire et de répondre aux besoins.

Face à cette fuite en avant au service d'un libéralisme mortifère, l'UIT CGT en lien avec ses fédérations constitutives et les territoires fait le choix de lancer plusieurs campagnes concrètes de proximité, pour les salariés et la population, comme pour la reconquête des Trains d'Equilibre du Territoire, travaillée également avec les camarades de l'industrie ferroviaire. Ou encore une campagne sur les bus parisiens et quelle filière industrielle car et bus pour y répondre ou les marchandises et quelle multimodalité avec les ports pour répondre aux enjeux de report modal ...

Un récent sondage IFOP pour Acteurs publics –EY– montre que les français interrogés ne sont pas plus sensibles aux questions environnementales qu'avant la conférence internationale de décembre 2015 (COP 21). Celle-ci n'aurait que peu d'effets sur le niveau de préoccupation des français quant à l'environnement.

Ainsi, 20% d'entre eux seulement considèrent que nos concitoyens seraient davantage préoccupés par les questions environnementales, 73% qu'il n'y aurait pas de changement par rapport à l'avant COP21 et 7% allant même jusqu'à dire qu'ils seraient moins préoccupés par ces questions qu'auparavant.

Cette enquête nous conforte dans notre analyse et notre démarche. Elle est un véritable désaveu de la poli-

tique gouvernementale en matière environnementale, dont la communication d'autosatisfecit ne passe plus quand on ne veut pas s'attaquer aux véritables causes du réchauffement climatique passant par une autre politique mondiale des échanges, sortie de cette financiarisation de l'économie, exploitant les peuples et les ruinant, un système sous contrôle des marchés financiers et du patronat mondial bien éloignés des enjeux environnementaux et de l'avenir de la planète.

Pour la CGT, le secteur des transports doit être un véritable levier.

Nous avons besoin de tous les modes de transports mais dans une logique multimodale complémentaire !

- Il faut favoriser le maillage des réseaux ferroviaires, routiers, fluviaux et maritimes, autour de plateformes logistiques.

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

- Implantation et relocalisation des activités industrielles et mise en place des infrastructures multimodales nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires.

Pour la CGT, c'est l'intérêt général qui doit devenir une priorité !

CDG EXPRESS : Un véritable scandale Financier ! L'ARGENT PUBLIC DOIT SERVIR L'INTERET GENERAL ET LE SERVICE PUBLIC !

Coûte que coûte, le Gouvernement s'obstine à imposer cette liaison ferroviaire entre Paris Gare de L'Est et l'aéroport Charles de Gaulle Express, malgré une opposition qui prend de l'ampleur dans une démarche rassembleuse. Alors que sur la ligne B du RER –toujours au bord de la saturation avec une progression constante du nombre d'usagers- les moyens financiers, matériels, humains ne sont pas toujours à la hauteur, l'aménagement de cette nouvelle desserte, CDG EXPRESS, est estimé à 1,41 milliard d'euros Hors Taxes ; à quoi il faut ajouter 160 millions d'euros pour le matériel et 125 millions d'euros pour l'atelier dépôt.

Cela pour un objectif en 2025 de 8,1 millions de passagers alors que le RER B c'est 165,5 millions d'usagers par an !

Une desserte qui ne serait pas accessible à la tarification STIF, avec le prix du billet annoncé à 24€.

Il est, d'ailleurs, anticipé que les recettes ne couvriront pas la totalité des coûts. La Cour des Comptes, comme l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER), pointe ces questions de coûts et de financements ; notamment en précisant que SNCF Réseau –déjà très endettée- ne devrait pas financer ce projet. L'Autorité Environnementale (AE) précise que la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express qui desservirait aussi l'aéroport CDG, diminuerait le nombre de passagers empruntant CDG Express de 15% environ.

Le 1^{er} juin 2016, c'est le Conseil du STIF, qui tout en soutenant le projet, n'en faisait pas moins -suite à une étude approfondie- deux pages de réserves sur les impacts négatifs que pourrait avoir ce projet sur la régularité et le bon fonctionnement de la ligne B du RER, mais aussi sur le RER E, sur les autres lignes transiliens et TER...

Autant d'éléments nous confortant dans notre démarche engagée, depuis plusieurs années, pour dénoncer et demander l'arrêt de ce projet.

La CGT, avec d'autres organisations, associations, élus formulent des propositions concrètes pour une autre utilisation des moyens publics afin d'améliorer durablement la desserte du RER B répondant aux attentes des usagers ; y compris ceux de l'aéroport :

- Bouclage de la ligne B du RER entre Roissy et Mitry-Mory.
- Création d'un véritable atelier d'entretien du matériel à Mitry.
- Travaux sur les tunnels de la partie Sud de la ligne afin de permettre la circulation de rames à 2 étages.
- Ré humanisation des gares et trains

D'autre part, **il faut lancer sans attendre –comme le demande la CGT depuis de nombreuses années – le doublement du tunnel entre Chatelet et Paris-Nord** : une infrastructure indispensable permettant de répondre durablement à l'évolution des trafics sur deux lignes RER empruntant ce tunnel ; la B et la D.

Avec des élus, les associations d'usagers , comme nous l' avons encore fait le 1^{er} juin avec un rassemblement devant le STIF, nous allons multiplier les initiatives et actions de façons communes dans le cadre de l'enquête d'utilité publique et nous adresser très largement aux usagers et à la population. Pour la CGT, CDG EXPRESS, c'est définitivement non !

LA CGT CONFORTÉE 1^{RE} ORGANISATION SYNDICALE aux élections du Comité d'Entreprise de MCM (ex SNCM)

Les premières élections du Comité d'Entreprise de MCM, à présent connue sous le nom de Corsica Linéa, se sont tenues le 19 avril 2016.

La CGT sort renforcée dans sa position de 1^{ère} organisation syndicale de l'entreprise et progresse en représentativité syndicale, frôlant la majorité absolue avec 49,23% des voix, sur la totalité des différentes catégories de personnels de la Compagnie : marins, sédentaires, officiers, avec un taux de participation proche de 80%.

Le STC (Syndicat Travailleurs Corses) arrive en seconde position avec près de 28% et n'atteint pas les 30% nécessaires pour la validité de nouveaux accords d'entreprise et cela malgré une direction qui a ouvertement soutenue cette organisation voire a fait campagne pour elle.

Ce résultat est le fruit d'un engagement fort des militants CGT sur l'emploi sous pavillon français 1^{er} registre et les acquis de tous les salariés, pour la défense du service public de continuité territoriale.

Forte de ces résultats et consciente de ses responsabilités, la CGT va ainsi pouvoir continuer à travailler et agir dans l'intérêt de tous les salariés de MCM, au service de l'emploi et dans l'intérêt général !

2^E CONFÉRENCE UIT PAYS DE LA LOIRE



Le 07 Avril 2016, s'est tenue à Angers la 2^e conférence de l'UIT Pays de Loire avec une participation de 30 militants qui ont suivi les travaux. Plusieurs secteurs étaient représentés ; TRM-TRV-TU-Cheminots –Équipement ainsi que le comité régional et des UD. À noter la présence de deux membres du CESER faisant partie de la commission 4 (transports).

Xavier Dupeyroux,, nouveau secrétaire de l'UIT a ouvert les débats en rappelant l'historique de l'UIT PDL, ce qui avait été fait depuis sa création, les points positifs, mais aussi les difficultés rencontrées .Luc Serrano membre du CESER est intervenu sur le dossier « le modèle économique des transports collectifs en Pays de la Loire » actuellement travaillé au CESER, en

illustrant les enjeux économiques dans l'organisation des transports qui nous attendent dans les prochaines années.

Suite à cela, beaucoup d'interventions étaient portées sur les conséquences des différentes réformes et lois dans tous les secteurs du transport. De la loi MAPTAM à la loi NOTRe en passant par les réformes ferroviaires et territoriales, le constat est le même, c'est toute l'organisation du transport de voyageurs qui est touchée avec notamment le transfert de compétence du département vers la région. A cela s'ajoute la loi Macron qui libéralise le transport par autocars et, de ce fait, menace l'avenir des lignes TET et TER dans la période de négociation de la nouvelle convention TER tout en favorisant le dumping social..

Pour l'équipement, le constat est le même, les dernières réformes territoriales avec le désengagement de l'Etat ont eu comme conséquences sur le réseau et infrastructure l'abandon de missions et de métiers, des suppressions d'emplois et la baisse des budgets d'investissement et d'entretien routier.

Dominique Launay (SG UIT) a rappelé que l'UIT est un outil pour rassembler les salariés du transport et infrastructures afin de contrer la volonté de l'Etat de vouloir opposer les salariés par le biais de la concurrence pour tirer les salaires vers le bas (politique Low-Cost). L'UIT doit nous permettre de travailler la multimodalité en complémentarité entre le fluvial, le ferré et le routier, considérant que nous avons besoins de tous les modes..

Quels sont les dossiers sur lesquels on peut travailler ensemble en Pays de la Loire et avec qui ?

Nouvelle convention TER

Beaucoup de débats ont tourné autour du renouvellement de la convention TER entre le Conseil Régional Pays de la Loire et SNCF mobilité prévue à partir du 1^{er} janvier 2017.

Des débats qui ont fait prendre conscience qu'au-delà des questions concernant directement la SNCF, cela ne regardait pas uniquement les cheminots mais également l'interpro. En effet, certaines lignes SNCF régionales sont actuellement couvertes par des

cars de compagnies privées. Dans quelles conditions vont être négociés ces nouveaux contrats.

Quid du maillage entre les lignes TER et les lignes départementales assurées par cars avec le transfert de compétence du département vers la région. Quelle complémentarité des modes de transport autour de l'offre TER.

Toutes ces questions ont amené à décider de se réunir rapidement (région, FD, UIT) afin que la CGT puisse faire des

propositions concrètes pour un transport public pour tous avec un service public SNCF proche de la population. Cette réunion a eu lieu, le 27 avril 2016, lors du Bureau du Comité Régional des Pays de la Loire avec une présentation du dossier par Olivier GUIX et Aurélien HAMON (secteur cheminots).

En même temps, le CESER travaille sur une étude sur les modèles de transport public des voyageurs. Des probléma-

tiques identifiées et des préconisations sont en lien avec la négociation de la convention (offres, fréquentations, tarifications, financement, qualité de service...). Le CESER devra donner un avis sur la convention.

Revendications CGT pour la négociation de la convention :

Améliorer l'offre TER (le travail avec l'interpro doit contribuer à l'élaboration de nos revendications en matière d'offres de transports) ; Avoir une meilleure

complémentarité des modes de transports ; Augmenter la qualité de service et la sécurité ; Assurer la présence humaine à bord des trains et dans les gares ; Service public à 100 %.

Groupes de travail « multimodalité voyageurs » et « report modal marchandises »

Les deux groupes de travail doivent être le prolongement de cette conférence. Voir avec les FD pour travailler ensemble sur les questions des transports au niveau de l'interpro et d'identifier les enjeux posés régionalement. Le stage « ISSTO multimodalité » dans les transports voyageurs du mois de mars dernier, à laquelle 13 camarades de la région Bretagne et Pays de Loire ont participé, montre l'intérêt de nous organiser face aux politiques ultralibérales, faisant toujours plus la part belle au capital et au MEDEF. Les camarades présents à ce stage sont invités à s'inscrire dans le groupe de travail « multimodalité voyageurs ». Ce groupe de travail doit permettre de travailler en commun entre l'UIT, les différentes FD et les membres de la commission 4 (transports) du CESER afin de faire des propositions sur les futurs schémas régionaux.

Nous envisageons de mettre en place une formation ISSTO sur le transport de marchandises en Bretagne - Pays de Loire sur le même principe que le stage multimodalité, afin d'analyser la politique Low-Cost menée par le gouvernement et le patronat par le biais d'un groupe de travail « report modal marchandises ».

Ce groupe de travail marchandises doit se mettre en place rapidement afin de faire régionalement et localement des propositions CGT basées sur une maîtrise publique des transports de marchandises et sur un haut niveau des conditions sociales des salariés de tout le secteur.

A ce sujet, les camarades du TRM ont fait part des inquiétudes qui existent parmi les salariés du TRM –souvent sous la pression de leurs employeurs– sur le report modal de la route vers le fluvial et le ferroviaire. Le débat a permis de démontrer que le danger pour les salariés du TRM, c'est d'abord ce dumping social féroce qui fait des ravages sur l'emploi et les conditions sociales, favorisant les pavillons étrangers dans la cadre d'une concurrence sauvage opposant les salariés entre eux alors que ce que nous portons, c'est justement de travailler tous ensemble dans un concept multimodal et en complémentarité entre modes.

Si les militants des FD cheminots et transports sont au cœur de la réflexion, il ne faut pas oublier les militants des routes, qu'ils soient Etat ou Conseil Départemental, fortement concernés par la question.

Les questions de transport des marchandises sont à travailler aussi avec

les marins du port de Nantes St Nazaire pour ce qui concerne l'import/export via le maritime.

Le débat public organisé à St Nazaire en novembre 2015 a mis en évidence la crédibilité de l'analyse CGT et des propositions qu'elle fait pour tendre vers un report de la route vers le ferroviaire. D'autres initiatives sont en discussions dans le prolongement de ce débat, une à Nantes à reprogrammer le plus tôt possible après les mobilisations de ce printemps et une à travailler sur le reste de la région.

Enfin, ce groupe de travail doit servir de base pour organiser le déploiement de la CGT vers les salariés des entreprises du secteur marchandises. En ce sens, il doit fonctionner dès la rentrée de septembre pour faire voter CGT aux élections TPE de la fin de l'année 2016, très nombreuses dans le transport routier. Les liens entre les membres CGT du CESER commission 4 et l'UIT vont nous aider à travailler collectivement les réflexions et positions de la CGT en Pays de Loire sur les questions d'infrastructures et de transport, y compris à travers le budget régional.