

RAPPORT INTRODUCTIF **11^{ème} CONFERENCE de l'UIT** **Dominique LAUNAY**

Cher-e-s camarades,

Bienvenue à toutes et tous à cette 11^{ème} conférence de l'UIT où, pendant 3 jours, nous allons tirer les enseignements de notre activité depuis 3 ans et demi, analyser ensemble le contexte économique et social dans lequel nous sommes, en lien avec les politiques transports et infrastructures menées et bien sûr travailler des perspectives revendicatives, réfléchir à de véritables alternatives pour redonner de l'espoir et permettre l'élévation du rapport de forces dans une démarche convergente et arriver à déboucher sur une mobilisation de grande ampleur.

100 ans après la révolution d'octobre 1917, nous sommes en droit de creuser la réflexion, au regard du monde bien-pensant qui nous dirige aujourd'hui, qui nous désinforme quotidiennement par des médias aux ordres du pouvoir –allant jusqu'à se prendre pour être porteur de modernisme quand ils ne parlent pas de révolution. Si -entre cette « histoire ancienne » et la nôtre- les conditions sont totalement différentes, le problème politique de fond demeure : une classe possédante brutalement parasitaire et arrogante impose au peuple un traitement qu'il ne supporte plus.

En résulte, aujourd'hui comme hier, une situation révolutionnaire, c'est le « coup de jeune » d'octobre 1917 à l'opposé du « coup de vieux » de mai 2017 ! Encore faut-il débarrasser de son grand mensonge la façon aujourd'hui dominante de la raconter.

En quelques mots, l'œuvre accomplie par les bolchéviques a été colossale : la paix enfin conclue, l'immense terre russe nationalisée et remise gratuitement aux paysans, la banque devenue pouvoir public, l'Etat séparé de l'Eglise, le divorce et l'avortement légalisés et bien d'autres libérations.

D'où la fureur des ex-dominants, l'atroce guerre civile aggravée d'interventions militaires étrangères. Mais d'où aussi un « ébranlement du monde » qu'on entend gronder encore aujourd'hui, incitant tous les révisionnistes de l'histoire à monter au créneau.

Car, Lénine avait bien compris que, seuls, ils ne pouvaient aller à la victoire. Car le passage à la société sans classe n'est pas seulement impossible dans la Russie arriérée d'alors, il est encore prématuré à l'échelle mondiale, le capitalisme est bien loin d'avoir atteint ses limites.

Ce petit retour historique pour revenir en 2017, avec ces dirigeants politiques aux abois et plus dangereux que jamais, marquant l'entrée du capitalisme en phase terminale, phase de folie qui mène dans le mur à la fois la planète et l'humanité.

Mais, dans le même temps, murissent les conditions d'une société sans classe. Une politique qui ne part pas de là est désormais sans avenir ; ce que ne semble

pourtant pas vouloir mesurer le monarque de l'Elysée. Pourtant certains s'en inquiètent, comme NATIXIS qui – dans une note interne- dit sa crainte d'un mouvement de grande ampleur des salariés réclamant un juste retour de la richesse créée par leur travail par une augmentation des salaires.

La révolution n'est pas chez Macron, mais du côté du monde du travail dans son entier. Non pas par une rupture brutale, mais par un processus de réformes majeures rendues irrépressibles par une lutte d'idées et d'initiatives d'énormes ampleurs.

Le processus revendicatif engagé par la CGT, dès le mois de juin, s'inscrit dans une démarche de long terme avec l'objectif de créer les conditions d'aboutir à un mouvement de grande ampleur, porté par la masse des salariés actifs et retraités, capable non seulement de stopper le processus de régression sociale en cours, mais de gagner de nouveaux droits, de nouvelles conquêtes sociales, une réappropriation des richesses par ceux qui les produisent : les travailleurs !

C'est pourquoi, mesurons bien le chemin parcouru depuis fin juin, où le gouvernement –soutenu par de nombreuses forces politiques, le patronat et des organisations syndicales- avait fait le choix d'isoler la CGT, une CGT lucide qui avait tout de suite perçu la gravité de l'attaque –sans précédent- pour le monde du travail

Mais, aujourd'hui, le gouvernement se retrouve de plus en plus isolé pour porter sa politique de régression sociale rejetée très largement par les organisations syndicales (hormis le patronat), par les salariés et –plus largement- par la population ; en témoigne la mobilisation qui se poursuit.

Car ce démantèlement du socle social français, avec les ordonnances est historique ! Chacun mesure bien que c'est un nouveau modèle « social » que veut imposer ce gouvernement et tous les libéraux qui le soutiennent, faisant table rase des conquêtes de 36, du programme du Conseil National de la Résistance et des acquis qui furent les fruits d'années de luttes.

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

C'est pourquoi la CGT propose que tous les moyens de s'y opposer doivent être mis en œuvre, qu'il s'agisse de se mobiliser dans la rue en grève ou devant les tribunaux.

Pour cela, notre priorité est la proximité de la construction du rapport de forces et de développer la mobilisation contre l'ensemble du projet gouvernemental, qui a pour objectif de nous ramener au 19^{ème} siècle socialement version 21^{ème} siècle, et pour le projet revendicatif de la CGT, ce qui passe :

- Par l'ancrage dans les entreprises qui est – à ce stade – insuffisant, les organisations de la CGT se doivent de travailler avec nos syndicats (y compris les élus et mandatés) à une meilleure compréhension de la gravité de la situation et prise en compte des attentes des salariés par la mise en place de cahiers revendicatifs, permettant de lier revendications dans proximité et convergence des luttes dans les actions interprofessionnelles.
- Favoriser la tenue d'assemblées générales dans les entreprises,
- Accélérer la tenue de réunion d'information/formation pour nos syndicats
- Travailler à l'unité dans les entreprises et services, être à l'initiative dans les professions et les territoires.

Et, si les ordonnances demeurent le fil conducteur, il faut aussi y mettre le budget 2018, avec cadeaux pour les riches car –conformément au discours libéral– l'obsession de ce budget est de réduire le « poids des prélèvements obligatoires » et les dépenses publiques, une démarche lourde de conséquences notamment du point de vue social.

D'ailleurs, le budget de la sécu en subi les conséquences, sans oublier les volontés gouvernementales de s'attaquer aux retraites.

Voici un extrait d'une interview de l'économiste, membre de l'Ecole d'Economie, Thomas Breda réalisée par le Monde :

Les ordonnances vont-elles renforcer la représentation des salariés dans les entreprises ?

« Plutôt non. *La réforme du Code du Travail modifie la gouvernance d'un dialogue social et va affaiblir la voix des salariés dans les petites entreprises.* »

Comment les ordonnances s'inscrivent-elles dans l'histoire de la représentation du personnel ?

« *C'est une double rupture politique. D'abord, dans une perspective historique longue, car les moyens et les instances du dialogue social n'avaient cessé de s'accroître depuis 1936 jusqu'à ces ordonnances. Puis par rapport au renforcement de la légitimité démocratique des syndicats intervenue dans les années 2000, notamment avec la loi du 20 août 2008 qui a exigé –pour la première fois– que les DS soient élus. En donnant la possibilité aux employeurs d'organiser des référendums, malgré l'opposition des syndicats majoritaires, les ordonnances nient et contournent l'assise démocratique locale mise en place dans un processus de renforcement des syndicats et de leur légitimité démocratique.* »

C'est pourquoi nous devons être à l'offensive en portant les propositions de la CGT sur la protection sociale, développement industriel, Code du Travail du 21^{ème} siècle, service public de haut niveau en réponse aux besoins, les 32 heures, les salaires ...

D'où l'importance de ne pas tomber dans l'agitation mais bien de travailler à la construction du rapport de

forces avec les salariés, dans chaque entreprise, en posant clairement la question de la grève.

En ce sens, l'unité syndicale doit contribuer à l'élévation de rapport de forces au plus près, faisant bien le lien avec les enjeux nationaux et l'impact et le vécu des salariés. L'unité syndicale, si elle est « un plus » face au pouvoir et au patronat, c'est bien notre engagement sur le terrain avec les salariés qui va être déterminant, les raccourcis n'ayant pas leur place dans la construction revendicative que nous portons.

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

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

C'est, d'ailleurs, ce qui avait conduit la précédente conférence de l'UIT de mai 2014 à lancer un appel à la mobilisation de tous les salariés des transports et infrastructures débouchant sur une journée d'actions, le 04 novembre 2014.

C'était une première, même si on doit reconnaître qu'elle n'a pas eu le succès escompté, posant la question de l'appropriation, l'engagement et la mise en œuvre de décisions collectives. Difficulté que nous rencontrons aussi dans la construction du rapport de forces et des mobilisations dans la période et qui a fait l'objet de discussions au dernier CCN de la CGT.

D'ailleurs, certains camarades nous ont dit honnêtement qu'ils n'y croyaient pas et qu'avec le recul on avait peut-être loupé quelque chose. Pourtant, cette journée a été positive à plus d'un titre. Nous avons tenu des dizaines d'initiatives sur tout le territoire, rassemblant routiers, cheminots, agents de l'équipement, des marins dans les zones portuaires, des organisations interprofessionnelles mais aussi des camarades de mines-énergie, des métaux avec appel commun.

Cette action a, en quelque sorte, permis à nombre de camarades de nos champs professionnels de mesurer concrètement l'utilité de l'outil UIT et le besoin de travailler ensemble les convergences si nous voulons combattre le dumping social.

D'ailleurs, tant au plan national que local, nous avons eu une couverture médiatique assez exceptionnelle, ces journalistes étant surpris que des cheminots, des conducteurs de camions ou de cars, des marins etc... puissent se retrouver à lutter ensemble, surpris aussi que nous portions les questions environnementales.

Et pourtant, ce que nous portions dans cette mobilisation nous revient en pleine face dans le cadre des « Assises de la Mobilité » sur lesquelles je reviendrai.

Les transports sont les laboratoires du dumping social, précurseur de la politique low cost qui lamine les emplois, les précarise, démantèle les organisations de

travail, développe et amplifie la sous-traitance. Des politiques qui éclatent les entreprises intégrées, conduisent à la privatisation, à la mise en concession.

Tout cela accompagné d'une limitation du droit de grève pour tenter d'empêcher la riposte et l'élévation du rapport de forces.

Tous nos secteurs, sans exception, sont touchés par cette politique d'austérité dont les maîtres mots sont «**compétitivité**», «**concurrence**», «**coût du travail**» ...

Pourtant, non seulement le travail n'est pas un coût, mais c'est lui –et lui seul- qui crée les richesses !

C'est le capital qui est un coût, comme le porte la campagne de la CGT, une campagne qu'il nous faut impulser, redynamiser dans nos entreprises à partir du vécu, des situations réelles.

Et c'est pourquoi il nous faut être plus offensif pour exiger une augmentation générale des salaires.

Ce fil conducteur, qui nous habite toujours, l'aura été dans les luttes contre la loi EL KHOMRI où, là aussi, pour la 1^{ère} fois, nous avons réussi à 2 reprises –dans le 1^{er} semestre 2016- à avoir des appels unitaires des UIT CGT et FO et des organisations liées à nos secteurs de Solidaires et de la FSU. Si cela a été possible c'est le fruit d'un travail collectif à tous les niveaux dans la continuité de novembre 2014 qui nous a donné une nouvelle dimension.

En effet, l'UIT au cours de ce mandat aura trouvé une nouvelle dimension dans la CGT, tant au niveau des professions du champ UIT qu'au niveau confédéral, des territoires mais avec d'autres secteurs d'activités comme l'industrie, le secteur de l'énergie etc...

Notre engagement actif dans les différentes conférences environnementales, dans les débats sur l'élaboration du projet de loi sur la transition énergétique nous aura permis de créer des liens avec d'autres secteurs, d'asseoir notre démarche tout en permettant à nos organisations de s'appuyer –de façon revendicative- sur ces enjeux environnementaux dans une démarche convergente posant des questions de multimodalité et de complémentarité considérant que nous avons besoin de tous les modes de transports.

Comment favoriser le maillage des réseaux ferroviaires, routiers, fluviaux et montrer –en développant des plates-formes logistiques, multimodales en opposition à ce qui se fait –en ce moment – avec d'immenses plates-formes monomodales déconnectées de toutes possibilités d'alternatives au tout routier.

Nous avons développé une démarche revendicative d'aménagement des territoires et de transport devant se faire en cohérence avec une politique industrielle nationale et régionale nécessitant implantation et relocalisation industrielles et mise en place des infrastructures multimodales nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires.

Cette démarche allait se concrétiser par la sortie d'une petite plaquette « Industrie-Energie-transport » élaborée

avec les 5 FD UIT et les FD Mines-Energie et Métaux. Dans le même temps, l'UIT allait impulser une démarche revendicative autour du train du climat qui allait sillonner toute la France, pendant plusieurs semaines, pour préparer la COP21, avec une présence CGT dans les gares où il faisait escale ;

Distribution de tracts pour dénoncer la gabegie politique et populariser nos propositions alternatives, conférence de presse etc... L'initiative était lancée, le 06 octobre 2015, par un appel des 5 FD UIT, Mines-Energie, Métallurgie et l'URIF à un rassemblement, Gare de Lyon, lors de l'inauguration de ce Train du Climat avec plus de 500 participants. Un succès pour rappeler que la COP 21 ne devait pas être une grand-messe sans lendemain, notamment pour les transports : 1^{er} secteur émetteur de Gaz à Effet de Serre.

Rappelant également que Guillaume PEPY disait au « Financial Times » n'avoir « aucune passion pour les trains, ce que nous avons tous compris depuis longtemps, en sabordant le Fret SNCF, en éclatant l'entreprise publique, négligeant la sécurité tout en cassant l'emploi.

Depuis plusieurs années, le gouvernement valide de nombreuses décisions et loi allant à l'encontre de la diminution des émissions de GES et d'un report modal de la route vers des modes alternatifs comme le ferroviaire et fluvial :

- Généralisation du 44 tonnes,
- Abandon de l'écotaxe poids lourds, libéralisation des autocars,
- Augmentation de la TVA pour les transports publics (5,5% à 10%)

A quoi il faut ajouter une loi sur la transition énergétique qui ne règle en rien la diminution des émissions de GES, ou encore la réforme du système ferroviaire explosant la SNCF en 3 EPIC.

Tout cela démontrant que nous sommes dans la communication et dans l'affichage !

D'ailleurs, le discours pathétique de N. HULOT annonçant la prolongation des centrales nucléaires en est la confirmation, démontrant de fait combien la CGT avait raison dans ce qu'elle portait dans les débats sur la loi de transition énergétique que nous avons alors qualifié de loi de transition électrique, les transports y étant absent tout comme dans le plan climat présenté toujours par le même Hulot en juillet 2017 !

Dans cette même période, l'UIT a pris une nouvelle part dans différents collectifs confédéraux, d'où la présence à notre conférence de plusieurs animateurs de ces collectifs et pôles, au cours des 3 jours, et je les salue.

Engagement dans les collectifs, industrie, développement humain durable, et pôles économique et territoires.

Un travail confédéral relayé par la mise en place de groupes de travail collant à la réalité revendicative et à ce que doit être l'UIT.

Le travail de ces groupes de travail se faisant avec l'apport de camarades d'autres FD, de la Confédération et de territoires.

Le travail de ces groupes débouchant sur des dossiers argumentés dans les bulletins de l'UIT afin d'aider nos organisations -tant professionnelles que territoriales- à s'approprier les enjeux revendicatifs.

Sur la dimension industrielle, nous avons travaillé sur l'industrie ferroviaire, avec les cheminots, la RATP, les métaux et les camarades d'ALSTOM, BOMBARDIER ou encore d'ACC à Clermont-Ferrand.

Nous avons travaillé également sur la filière car et bus après les annonces faites du tout bus électriques à Paris d'ici 2025, avec toujours cette même politique d'affichage au détriment de véritable filière, de moyens pour la recherche appuyée par un outil de production à la hauteur, alors qu'aujourd'hui nos capacités industrielles et nos savoir-faire sont gravement menacés.

Nous considérons que les enjeux industriels sont étroitement liés à ceux des transports. D'où cette démarche volontaire de faire converger notre démarche revendicative CGT entre les différents secteurs de l'industrie, le service public et la place des transports en lien avec l'aménagement, la reconquête des territoires.

Nous nous sommes pleinement impliqués dans l'élaboration du livret «*Urgence d'une reconquête industrielle*» publiée au moment de la tenue des «Assises de l'Industrie» organisée par la CGT –en février 2017- et dans lesquelles nous avons été partie prenante, tant dans la préparation, la tenue que dans les suites avec la volonté de replacer la question de l'industrie en phase avec les services publics au centre des débats et des mobilisations et ainsi avoir de nouvelles perspectives face aux politiques de désindustrialisation qui prévalent –depuis 30 ans- et se poursuivent actuellement avec le bradage d'un patrimoine industriel historique.

C'est bien pourquoi l'UIT est porteuse de plusieurs dossiers travaillés avec d'autres fédérations ainsi qu'avec les territoires et en cohérence avec les initiatives portées confédéralement.

Il en est ainsi pour le ferroviaire avec la nécessité de sortir l'industrie ferroviaire des exigences financières pour des actionnaires. Le financement par les marchés publics doit servir l'emploi et l'industrie ... un dossier oh combien d'actualité avec la fusion SIEMENS/ALSTOM.

Ainsi se pose la question de : quelle maîtrise et contrôles publics d'une industrie répondant essentiellement à des commandes publiques.

C'est un moyen vital pour préserver nos savoir-faire, l'emploi et nos territoires !

Dans le même temps, il nous faut poursuivre notre action sur la maintenance ferroviaire intégrée, aujourd'hui, dans l'œil des industries qui voudraient se l'accaparer au détriment de la production, qu'ils pourraient délocaliser dans des pays moins-disant socialement et environnementalement, les marges étant plus importantes sur la maintenance.

Car et bus : là aussi, besoin d'une véritable filière pour répondre aux transports urbains et interurbains de demain, filière allant de la recherche à l'innovation en matière de motorisation, jusqu'à la production au plus près des lieux d'utilisation.

Maritime – construction navale : Le gouvernement, par la loi sur l'économie bleue, souhaite mettre en place une flotte stratégique qui permettra à la France d'être totalement autonome en matière maritime. Que ce soit dans le secteur du transport (produit énergétique et dérivé ; produits alimentaires et matières premières), du transport de matériel et de personnes mais, également, de navires de service, de pose de câbles, sous-marins d'EMR et aussi de recherches sismiques et d'exploration.

Mais, pour répondre à ces intentions, il y a nécessité de réorganiser de nouveaux chantiers de construction navale : démarche que nous travaillons également confédéralement. Nous avons aussi besoin de développer des chantiers de réparation sous-pavillon français, en s'appuyant sur des sites tels que Brest-Marseille-Dunkerque ...

C'est tout le sens de notre implication dans le collectif confédéral crée, il y a quelques mois, sur la construction navale.

Le transport fluvial est aussi étroitement lié avec l'industrie, sachant qu'il a fortement contribué à l'essor de l'industrie des territoires et ce notamment grâce à un réseau spécifique de petit et moyen gabarit dit «Freycinet» qui irrigue encore les tissus locaux mais qui ne représente plus que 17% de la capacité d'emport totale de la flotte française. La CGT revendique la mise en place de véritables projets de développement de la voie d'eau sous maîtrise publique.

Déconstruction – démantèlement : enjeux industriels pour les transports. Que ce soit dans la déconstruction navale où une véritable filière peine à se mettre en place, comme dans le démantèlement du matériel ferroviaire roulant. Concernant la déconstruction des avions, le gouvernement a fait le choix de ne pas s'engager dans une filière – considérant qu'il n'y en avait pas assez ! Rappelons que les déchets ainsi retraités deviennent des matières premières qui, pour la plupart, partent à l'étranger, la France n'ayant plus le potentiel industriel pour transformer ces matières premières, à quoi il faut ajouter la sous-rémunération du coût du transport.

L'économie circulaire ne doit pas être qu'un slogan que l'on met en avant à la fin d'une conférence environnementale, mais nécessite une autre politique industrielle, une autre politique des transports répondant à l'intérêt général et pas aux seuls intérêts du capitalisme mondial !

C'est aussi dans ce contexte que la CGT a décidé de ne pas participer à la 4^{ème} conférence environnementale, en avril 2016.

Une conférence déconnectée des questions industrielles, sociales et des véritables enjeux climatiques. Une conférence, rappelons-le, qui s'est tenue dans un contexte social de puissantes

mobilisations et qui, de par son contenu, hors sol avec ce qui se passe dans le pays et les attentes des salariés en matière d'emploi, de services publics et de reconquête sociale, de progrès social et de réponses environnementales.

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

Dans la continuité des précédentes conférences et de la COP 21, cette nouvelle conférence s'est à nouveau terminée par des discours de façade et une grande opération de communication par un gouvernement qui cherche 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. Car si la CGT n'était pas présente dans la conférence, elle y était devant avec la diffusion d'un 4 page qui a rencontré un écho très positif, sachant qu'il avait été auparavant présenté à la presse lors d'une conférence au cours du 51 ème congrès de la CGT, à Marseille, et avec un bon relais médiatique.

Il est bon aussi de rappeler que cette Conférence se tenait après la réforme du système ferroviaire du 04 août 2014, source d'un puissant conflit à la SNCF. Une réforme éclatant l'entreprise en 3 EPIC et fragilisant encore un peu plus le système ferroviaire, la dette n'ayant pas été –et n'étant toujours pas- traitée. Rappelons que les seuls intérêts de la dette sont de 3200€ à la minute !

Et, pendant ce temps, les émissions de GES dues aux transports progressent, les parts modales du Fret ferroviaire mais aussi voyageurs sont à la baisse (dernier rapport ARAFER), le fret fluvial stagne à un niveau bas pendant que le pavillon français dans le transport routier marchandises est –lui aussi- en baisse au profit des pavillons étrangers.

Alors Mr VALLS, oui c'est vrai, vous n'êtes plus à la tête du gouvernement le plus écologiste !

Nous avons, pendant ce mandat, beaucoup travaillé la question des financements, comme ceux des infrastructures, en nous appuyant et valorisant l'enjeu du pôle financier public.

La dérive dans la financiarisation, avec son corollaire : la hausse du coût du capital, a un impact négatif sur les investissements publics nécessaires aux infrastructures, sur les services publics et –par là-même- sur le potentiel productif du pays et sur les conditions sociales.

Ces effets sont directs et indirects.

En effet, la financiarisation de l'économie crée aussi des difficultés dans le secteur et les services publics, directement par plusieurs voies : incrustation de la logique privée dans le fonctionnement des services publics, avec comme conséquences la réduction des moyens humains et matériels, la pression accrue sur les services et les agents, les privatisations, le développement des Partenariats Publics/Privés (PPP). Indirectement, l'affaiblissement du potentiel productif pèse sur le revenu national et donc sur les recettes de l'Etat et conduit à une réduction des moyens des services publics, avec comme conséquences la dégradation de la qualité des services rendus et l'accroissement de l'insatisfaction des usagers, la hausse de la pression sur les agents, le gel du point d'indice, synonyme de baisse du pouvoir d'achat, les suppressions de postes ...

Le cas du réseau routier qui se dégrade, de la sécurité routière qui recule est la répercussion de cette dérive politique.

Dans un rapport intitulé « *j'ai mal à ma route, quelles sont les routes les plus dégradées de France* », l'association « *40 millions d'automobilistes* » a recensé plus de 30 000 routes en très mauvais état. Elle dénonce la dégradation continue du réseau à cause, notamment, d'une baisse de 27% par an, depuis 2011, des crédits accordés pour l'entretien courant par l'Etat et les collectivités. Elle appelle les pouvoirs publics à « assumer leur part de responsabilité » dans la sécurité routière, sachant que 47% des accidents sont liés aux infrastructures. Elle réclame notamment une mission parlementaire sur l'état du réseau routier et l'urgence d'entretenir le patrimoine routier.

Ce rapport valide ce que la CGT ne cesse de dénoncer sur le terrain et auprès des instances ministérielles sur le manque de moyens octroyés au service public pour l'entretien du patrimoine routier de France.

Assurer un meilleur entretien préventif et curatif des routes nécessite des moyens financiers supplémentaires et des services renforcés chargés de l'entretien et de l'exploitation pour assurer leurs missions de service public.

Depuis de nombreuses années, le choix de favoriser l'externalisation des missions d'entretien aux entreprises privées du BTP n'a fait que diminuer la capacité opérationnelle des services d'entretien et engendrer des coûts bien plus importants.

En diminuant le budget du Ministère des Transports ainsi que les dotations aux collectivités territoriales, les gouvernements successifs ont fait un choix politique de régression des moyens alloués à l'entretien du patrimoine routier.

Le scandale durera-t-il encore longtemps ?

- **d'un côté** : le réseau routier national concédé aux Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes privées (SCA qui additionnent les cadeaux des plans de relance autoroutiers), entretenu grâce à la manne financière des péages. Ces SCA génèrent des dividendes exorbitants

pour leurs actionnaires. Elles ne redistribuent qu'une infime partie de leurs profits vers l'entretien global du réseau routier et pour le développement d'autres modes de transports (fluvial, ferroviaire, ...) moins émetteurs de Gaz à Effet de Serre.

- de l'autre côté : un réseau routier national non concédé se dégradant rapidement et un réseau territorial (départements et communes) prenant le même chemin, faute de moyens.

Pourtant, le gouvernement s'entête à privatiser le bien public routier au nom de l'austérité budgétaire plutôt que de s'engager vers une renationalisation qui permettrait de retrouver une maîtrise totalement publique et de dégager des moyens financiers pour entretenir le patrimoine routier.

L'Etat doit cesser de brader le patrimoine et d'entraîner le service public vers la spirale du déclin. Ceci au mépris des agents publics qui vivent une dégradation importante de leurs conditions de travail (y compris au péril de leur vie) et de la sécurité des usagers de la route.

La solution existe ! Un véritable service public routier !

La CGT revendique une maîtrise publique du réseau routier. La route n'est pas une marchandise, c'est un service public qui doit répondre aux besoins de la population, au développement économique et à l'aménagement du territoire.

Pour ce qui est du ferroviaire :

Dans une note de travail publiée en 2012, Julien Dehornoy a fait l'inventaire des PPP ferroviaires dans le monde et de leurs vicissitudes. Dans sa revue de 27 PPP ferroviaires dans le monde, il souligne que la plupart d'entre eux se sont soldés par un sauvetage financier de la part de la puissance publique ...

La nouvelle ligne TGV reliant Tours à Bordeaux, réalisée dans le cadre d'un «Partenariat Public-Privé » (PPP) par un consortium Lisea, dont Vinci détient un tiers du capital aux côtés de la Caisse des Dépôts et Fonds Meridiam et Ardian, a été ainsi concédée au secteur privé pour 50 ans, de 2011 à 2061. Elle pourrait bien également suivre la même trajectoire économique que les 27 PPP déjà initiés dans d'autres pays du globe.

Plus largement, plusieurs études confirment que le bilan des partenariats publics-privés est décevant, en France et dans les autres pays. Pourquoi alors tant d'acharnement des gouvernements successifs ? Tout simplement parce que ces partenariats permettent d'afficher moins de déficits publics !

Mais quelles en sont les contreparties ? Là aussi, le constat est sans appel : la hausse des tarifs et la restriction d'accès aux services. En effet, la défection partielle de l'Etat ouvre un boulevard aux capitaux

privés aux dépens des usagers, en général, et des travailleurs, en particulier.

Ainsi, nous pouvons affirmer que si on a besoin d'un Etat stratège, ce mot d'ordre n'est pas satisfaisant car un Etat stratège peut servir les intérêts du capital notamment quand sont président est un ancien banquier ... L'histoire de la France illustre qu'un Etat stratège et développeur au service des travailleurs implique la mobilisation et le rassemblement des travailleurs et, au-delà, autour d'un projet de progrès social : la base même du syndicalisme de masse et de classe.

L'investissement public comporte des enjeux à la fois quantitatifs et qualitatifs, car il s'agit de mieux répondre aux besoins sociaux et économiques, ceux du présent et ceux du futur. Il s'agit donc de lui confier, au-delà de peurs aspects économique, une responsabilité sociale et environnementale. Par exemple, comment l'investissement peut-il contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales et assurer un développement durable ?

Mais, qui dit investissement dit financement. Comment financer l'investissement public alors que l'Etat est déjà endetté et son budget déficitaire ?

Cette interrogation pertinente nécessite de clarifier d'emblée ce qu'on entend par dette. Si les dépenses engagées pour l'éducation, la santé, la recherche, la culture, les infrastructures, etc... sont nécessaires pour renforcer le potentiel productif sur le long terme, est-il raisonnable de les aborder uniquement sous un angle comptable, comme de la dette ?

D'un point de vue comptable, il s'agit évidemment d'une dette. Mais, si on se place dans une visée de long terme, il s'agit bien d'investissements nécessaires pour répondre aux besoins et renforcer et développer les capacités productives. Sachant que le renforcement de ces capacités permet, en retour, de dégager des moyens pour « rembourser » la dette contractée.

Le sujet du déficit budgétaire et de la dette publique au sens large (dette de l'Etat, des collectivités et des établissements publics) soulève d'autres questions aussi. D'un point de vue comptable, le déficit et la dette s'expliquent par l'écart entre les recettes (insuffisantes) et les dépenses (plus importantes par rapport aux recettes). Les deux membres de l'équation peuvent être interrogés. Les recettes de l'Etat sont peut-être faibles parce que l'Etat a décidé de réduire l'impôt sur les riches et les plus hauts revenus. Elles sont peut-être aussi faibles car du fait de l'insuffisance des investissements publics, l'appareil productif s'est affaibli, ce qui empêche d'avoir suffisamment d'activité économique et de revenus.

Inversement, le budget de l'Etat est déficitaire, peut-être à cause de dépenses inutiles, à l'instar des aides accordées aux entreprises sans résultats probants. Ces constats sont à l'origine des revendications CGT d'une refonte de la fiscalité pour la rendre plus juste socialement et plus efficace économiquement et écologiquement et d'une mise à plat et une véritable évaluation des aides publiques.

Enfin, on peut financer les investissements publics par les circuits bancaires, car la mission principale des banques est de créer de la monnaie au service de l'intérêt général. On retrouve ici la justification de la revendication CGT d'un pôle financier public dont l'un des objectifs fondamentaux est le financement des investissements publics pour renforcer le potentiel productif, développer les activités productrices de la valeur ajoutée, réduire les inégalités sociales et assurer un développement solidaire et équilibré des territoires.

Toujours dans le domaine des infrastructures, la question des aéroports, dont plusieurs ont privatisés, y compris «grâce» à la loi fourre-tout dite «Macron», comme ceux de Lyon et Nice après celui de Toulouse. C'est maintenant au tour d'Aéroports de Paris d'être visé par la privatisation. Rappelons que, depuis l'ouverture du capital à ADP en 2005, le champ public s'est considérablement réduit, les passagers sont devenus captifs de la logique commerciale actuelle, les salariés d'ADP ont perdu 1500 postes, le groupe se réduit comme peau de chagrin, mais ... les dividendes versés aux principaux actionnaires se portent très bien (1,8 mds versés en 10 ans).

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

Quand l'objectif premier des investissements privés est d'améliorer sans cesse le retour sur investissement, quels seraient les impacts d'une privatisation totale ? Notamment concernant :

- l'emploi (niveau d'emploi, statut des salariés, conditions de travail etc...)
- les investissements aéroportuaires qui sont par nature importants et nécessaires pour le développement d'infrastructures colossales (de surcroît dans un contexte de croissance continue du trafic aérien),
- la définition du montant des différentes redevances.

Au final, la question est de savoir qui est le grand gagnant de cette bataille du partage de la valeur ajoutée aéroportuaire : les grands acteurs privés ou privatisés et leurs actionnaires (ADP, Vinci, Veolia ...), ou les salariés et les citoyens, les compagnies aériennes et leurs passagers ?

L'Etat détient 50,6% des capitaux d'Aéroports de Paris. Ce choix de maintenir une position majoritaire de l'Etat dans le capital de l'entreprise repose sur la nécessité de préserver les intérêts nationaux. C'est un engagement pris devant les français, lors de l'ouverture du capital en 2005.

Le maintien majoritaire de l'Etat dans le capital d'ADP est dicté par les intérêts nationaux en matière de transport aérien et de développement de ses infrastructures aéroportuaires.

Les missions d'Aéroports de Paris de construire, d'aménager, de développer et d'exploiter les principaux aéroports d'Ile-de-France ont permis, dès la création de l'Etablissement public en 1945 de placer la France et son savoir-faire aéroportuaire au tout premier plan international. Ce rayonnement de la France dans le monde ne serait pas possible sans la forte implication du personnel d'Aéroports de Paris toujours très attaché à sa mission de service public.

Le système francilien aéroportuaire (avec la complémentarité des trois plateformes de Paris Charles de Gaulle, Orly et le Bourget) que représente ADP est un élément structurant de l'aménagement du territoire national et un outil essentiel des échanges de la France avec le monde.

La compagnie aérienne nationale joue un rôle majeur dans cette structure. Cependant, elle évolue dans un environnement très concurrentiel, c'est pourquoi la préservation de l'équilibre entre ADP et Air France est indispensable pour assurer le maintien du pavillon français.

Le doublement du trafic mondial dans les 20 prochaines années (Airbus Global Market Forecast 2015, IATA ...) nécessitera un développement des capacités aéroportuaires parisiennes sur le long terme impliquant des investissements de plusieurs milliards d'euros.

ADP joue donc un rôle considérable dans l'aménagement du territoire et son poids économique dans la région Ile de France est majeur. Ce rôle a été notamment soulevé par l'étude du cabinet BIPE qui établit que les aéroports parisiens représentent 1,7% du PIB national et 2% de l'emploi en France.

Il s'agit de préserver les intérêts patrimoniaux de l'Etat, et donc des citoyens, et le contrôle des terrains nécessaires à l'exécution et au développement des missions de service public puisqu'avec 6600 hectares, ADP possède un des plus grands domaines aéroportuaires d'Europe.

Nos camarades d'ADP vont mener une campagne tant en direction des salariés, des consommateurs, d'usagers, des riverains, des élus politiques. L'outil UIT aura toute sa pertinence pour travailler les convergences, entre modes, mais aussi dans le cadre de l'aménagement de l'Ile-de-France en lien avec l'URIF.

Si le secteur aérien est en pleine tourmente, un secteur où la logique du bas-coût fait des ravages depuis des années, nécessitant un travail plus convergent y compris avec les territoires, il faut tout de même se féliciter de la création d'un syndicat CGT chez EASY JET.

Concernant les enjeux maritimes, mer et littoral, l'UIT – en lien avec la confédération et les territoires- a été à l'initiative notamment dans sa contribution nationale à la SNML.

La CGT pointe ces manques notamment en matière de Construction navale et de transport maritime En lien avec les ports, elle pense qu'il faut développer une

dimension multimodale et complémentaire des modes pour les dessertes des territoires : ferroviaire, fluvial, cabotage maritime et autoroute de la mer qui doivent être déclarés d'intérêt général.

Ce qui suppose de sortir de la concurrence entre les modes, pour rééquilibrer et réorienter les transports des marchandises vers les modes alternatifs à la route, passant aussi par la mise en œuvre du juste coût du transport par l'internalisation des coûts externes, y compris pour le transport maritime accompagné d'une fiscalité environnementale et écologique en faveur des modes alternatifs à la route.

Pour des avancées environnementales et sociales significatives cela implique un réinvestissement dans la filière maritime de la conception des navires civils et militaire, à leur construction et réparation jusqu'au démantèlement, la lutte contre les pavillons de complaisance, une relance portuaire pour sortir de la domination et la concurrence des ports du range nord européen... Elles seront sources de création de richesse et d'emplois pérennes.

L'État français doit prendre des initiatives fortes, à l'échelle européenne, pour l'édification d'une filière franco-européenne de déconstruction et de dépollution des navires en fin de vie .La responsabilité de l'Etat est directement engagée via son ministère de la Défense et ses opérateurs notamment la DCNS, eu égard aux importants besoins de déconstruction de bâtiments militaires navals.

L'Etat ne peut se démettre de sa responsabilité dans la filière navale civile et militaire de construction et de réparation qui doit retrouver un avenir industriel pour répondre aux besoins immenses de renouvellement des flottes (navires militaires, navires de commerce notamment une flotte stratégique comprenant des pétroliers, des méthaniers et des chimiquiers).

Pour la CGT, c'est l'absence de volonté des politiques gouvernementale et armatoriale qui a fait capoter les engagements d'investissements d'avenir des ferries et perdre nos atouts dans l'avance technologique sur le GNL alors que les projets voient le jour dans les pays nordiques pour équiper leurs navires.

La CGT dénonce également la dérèglementation du travail à travers les sociétés de Manning (marchand d'hommes), chargées de recruter et du placement des marins français dans les armements, dédouanant de fait les Armateurs de tout dialogue social ainsi que de leurs obligations conventionnelles traitées et négociées avec les organisations syndicales.

Elle dénonce également l'utilisation massive par les entreprises de construction et de réparation navale de travailleurs détachés. Il faut renforcer la lutte contre le dumping social sous-jacent à ces pratiques.

Afin d'enrichir le débat et aider les camarades en responsabilité au CNML, il est indispensable que les militants CGT s'investissent dans les Conseils Maritimes de Façade et nous informent des débats et de leurs évolutions.

Nos comités régionaux, nos unions départementales et locales, en lien avec les fédérations et les syndicats professionnels doivent désigner des Camarades

intéressés par la mer et le milieu maritime.

La Bretagne a pris de l'avance sur ces sujets, cela est dû à une situation géographique particulière et à plus de vingt ans de travail sur la mer.

Pour rappel, avec 11 millions de kilomètres carrés de surface maritime, la France est le 2^{ème} géant maritime mondial après les Etats-Unis.

La branche du transport routier est toujours dans la tourmente, quels que soient les secteurs.

Des secteurs où les luttes se multiplient avec des succès revendicatifs, comme dans le transport des matières dangereuses avec une lutte exemplaire en mai 2017, sachant que le combat continue.

Sur le transport des matières dangereuses, l'UIT au travers de son bulletin a publié un dossier, dans un secteur où les donneurs d'ordre ont –de plus en plus– recours à la sous-traitance et donc à l'externalisation de certaines de leurs activités, avec une pression sur les conducteurs ; logique de dérogations, contrôles des transports de matières insuffisants faute d'effectifs ...

Dans ce secteur, comme dans d'autres, le dumping social n'a pas sa place. Les questions de sécurité doivent redevenir prioritaires avec une réévaluation des conditions sociales des personnels tout en œuvrant à un report modal, en complémentarité avec le rail et le fluvial !

Le secteur sanitaire est aussi en plain bouleversement, avec là aussi de nombreuses luttes. Ainsi aujourd'hui, on voit TRANSDEV se lancer dans le sanitaire, tout comme KEOLIS.

Ces deux groupes, véritable prédateurs dans les transports urbains/interurbains, les cars Macron, mais aussi dans le ferroviaire ... se lancent dans un secteur où il y a une manne financière publique à récupérer.

Les centres hospitaliers vont faire des appels d'offre et on voit tout de suite qui ramassera la mise. Combien d'entre nous savent que les ambulanciers sont payés à 90% de leur temps de travail –le jour- et à seulement 70% en nuit ?

Un secteur également où nous avons besoin de travailler de façon interprofessionnelle, c'est ce que l'on appelle les convois exceptionnels où le transport se fait souvent au détriment de l'humain et des conditions sociales à revoir.

Il est aussi un secteur qui doit être travaillé de façon convergente, c'est la logistique qui prend de plus en plus d'ampleur, notamment avec le commerce en ligne.

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

Si ce système peut permettre à certaines zones du territoire d'accéder à certains produits, il est des effets

non négligeables qui attirent notre attention, comme l'impact sur le commerce de proximité et l'avenir même de la vie économique et sociale de nombreuses villes qui voient leur cœur de ville se vider.

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous avons également engagé avec la FNST un travail autour de la branche déchets, enjeux transports et service public. C'est un véritable défi dans un secteur où les finances publiques coulent à flots et où la transparence n'est pas de mise.

Il nous faut prendre appui sur le travail engagé depuis 2 ans par la branche activité du déchet pour impulser une démarche transverse dans les territoires, en lien avec nos UIT territoriales.

Le ferroviaire est aussi dans la tourmente après la réforme du ferroviaire du 4 août 2014. La rentabilité, là aussi, prend le pas sur le service public. Qui veut la peau de la SNCF ?

La Fédération CGT des cheminots est à l'initiative avec la publication d'un journal « la voie info » diffusée à plus de 500 000 exemplaires, suivi par un forum des associations début novembre 2017.

Elle vient de lancer une campagne « plan d'urgence ferroviaire », avec la publication d'un petit livre et le lancement d'une pétition.

2018 sera-t-elle l'année de la mort du service public SNCF ? Pour la CGT, c'est clairement non, particulièrement dans une période où on ne cesse de parler environnement, réchauffement climatique, fracture rurale etc... J'y reviendrai. Plus que jamais, nous avons besoins d'un grand service public SNCF tant pour les personnes que pour les marchandises. Et il y a urgence au risque de se retrouver en situation de non-retour !

Notre mandat aura été marqué par plusieurs lois sont venues modifier en profondeur les schémas que nous connaissions jusqu'à présent avec plusieurs niveaux de compétences et un renforcement des prérogatives de la région et de l'intercommunalité. Les lois MAPTAM et NOTRe et celle réduisant le nombre de régions de 22 à 13 redistribuent et redéfinissent les compétences transports des collectivités.

La région organise l'ensemble du transport ferroviaire et routier de voyageurs (TRV) sur son territoire à partir du 1er janvier 2017 et celle du transport scolaire à partir du 1er septembre 2017. Elle garde la possibilité de déléguer à une autre Autorité Organisatrice (département, syndicat mixte, ...) une partie des réseaux existants sur son territoire, en particulier les anciens réseaux interurbains départementaux. Le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) qui succède aux schémas sectoriels prévalant jusqu'alors, est élaboré en collaboration avec les diverses Autorités Organisatrices de la Mobilité et doit fixer des règles « partagées », le rendant prescriptif au sein d'une Planification Régionale de l'intermodalité et d'une Planification Régionale des Infrastructures de transport. Les pouvoirs politiques peuvent mettre en œuvre sur leur territoire plusieurs types de réseaux correspondant à des niveaux sociaux différents soumis à des logiques capitalistiques plutôt que de service public répondant aux réels besoins de déplacements des citoyens.

Les salariés se retrouveraient mis en concurrence entre ceux qui sont sous statut SNCF, ceux sous la convention collective nationale ferroviaire et ceux sous la convention collective du Transport Routier. Sans parler des lignes « Macron » qui pourraient être intégrées dans les plans de déplacements régionaux pour définir la desserte du territoire !

L'intercommunalité (métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération, communautés de communes) avec la transformation des AOTU (Autorité Organisatrice de Transport Urbain) en AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité), organise sur son territoire l'ensemble des mobilités des biens et des personnes. Il se pose les mêmes problématiques de mises en concurrence des salariés à statut différent entre des réseaux urbains, souvent sur les zones de forte densité urbaine et des réseaux périphériques ne répondant pas à la nouvelle définition du transport urbain.

La conséquence de ces évolutions politiques, c'est la possibilité pour les collectivités locales de mettre en œuvre sur leur territoire, région ou intercommunalité,

plusieurs réseaux de transports de voyageurs qui peuvent être ferré, urbains ou autres.

Ces évolutions sont concomitantes avec les difficultés financières des collectivités suite aux politiques d'austérité menées par les pouvoirs politiques. Pour faire baisser le coût d'exploitation de leurs réseaux de transports de voyageurs, les collectivités pourraient être tentées de mettre en œuvre plusieurs types de réseaux et de modes de transports différents sur leur territoire : ferré, interurbain, urbain, taxis, transport à la demande, réseau PMR, VTC, auto partage, ... et aller vers une ubérisation généralisée des transports en quelque sorte.

Les textes législatifs posent les germes d'une plus grande tentation politique d'allotir les réseaux actuels en jouant sur les niveaux sociaux des différents statuts des salariés, voire même du salariat, pour faire des économies. Nous aurons l'occasion d'y revenir demain après-midi.

C'est donc dans ce contexte qu'ont été lancées et se tiennent les Assises de la Mobilité, à ne surtout pas déconnecter du contexte général.

Ces assises de la mobilité ont pour objectif de déboucher, début 2018, sur une nouvelle loi d'orientation des « mobilités » à la place de la LOTI et une loi de programmation et de financement des infrastructures.

Sachant qu'aucun bilan n'a été livré de la LOTI, qui a évolué depuis 1982 et dont nombre de ses articles ne sont pas respectés ou appliqués. Et pourtant, si c'était le cas, certainement que les parts modales entre les différents modes de transports seraient bien différents.

C'est pourquoi la CGT a produit un dossier/argumentaire à destination des responsables des organisations CGT territoriales et professionnelles. Ce document a pour objet d'aider à s'emparer de ces « Assises de la Mobilité », sachant que des débats sont organisés à l'initiative des préfets, dans les départements ; mais de façon très sélective écartant notamment le fait syndical. Précisons que le gouvernement veut clôturer ces assises le 13 décembre 2017, laissant penser que tout est bouclé d'avance.

D'où aussi l'importance d'être à l'offensive pour que ces assises n'aboutissent pas sur une loi sanctuarisant l'ouverture à la concurrence et la libéralisation du transport voyageurs urbain. Il faut au contraire aborder les sujets de fond permettant de répondre de façon durable au réchauffement climatique et aux questions de santé publique, en mettant en avant nos propositions pour replacer au centre des débats les questions sociales, environnementales, d'aménagement des territoires et de réindustrialisation pour une véritable « économie circulaire » et un renouveau du service public.

Car, ce qui ressort du lancement de ces assises, c'est une déconnection complète entre la situation réelle des transports et infrastructures et les préconisations que met en avant le gouvernement et qui ne répondent en rien aux défis auxquels nous sommes confrontés en matière de réponses aux besoins d'accessibilité aux transports collectifs, de saturation routière, d'aménagement du territoire, d'industrie,

d'environnement et de réchauffement climatique et de social !

Rappelons que transports et mobilité ne sont pas synonymes. L'un renvoie à une organisation, à une infrastructure, des matériels, une planification, des emplois ; l'autre à des usages nécessitant malgré tout qu'organisation et infrastructures existent. Or, le gouvernement, dans sa stratégie libérale, a décidé de déconnecter les deux en se focalisant uniquement sur la mobilité.

Il est marquant qu'il est fait référence à la solidarité, mais version « start-up » mais absolument pas au service public et à l'intérêt général.

Ainsi, le renvoi est permanent sur l'individu et les modes proposés relèvent bien d'une adaptation au routier, covoiturage, auto-partage, véhicule électrique, véhicule autonome ... Mais rien sur un véritable report modal, vers les modes alternatifs.

On retrouve la logique présidentielle en cours : casser le modèle construit, déréglementer, casser les normes, libéraliser, individualiser ... D'où la nécessité de faire le lien avec la casse du Code du Travail, et toutes les attaques en cours ... dans des secteurs où le dumping social fait déjà des ravages et la précarité prend de l'ampleur.

Ainsi, le gouvernement a décidé de ne pas inclure plusieurs chapitres de la mobilité dans ces assises et de les traiter à part. Ce sera le cas du transport aérien et maritime mais aussi du Fret et de la logistique et de toutes les questions du ferroviaire qui font l'objet d'une concertation particulière.

Le fait du gouvernement de se cantonner aux seules personnes interpelle d'ailleurs, d'autres organisations (ONG-Associations-Elus ...). Posant la question d'une réflexion sur une politique globale en séparant, d'un trait de plume théorique, le transport de personnes de celui des marchandises ? Peut-on résoudre les problèmes de financement des infrastructures en France, sans aborder la dette du système ferroviaire ? Des réflexions qui sont aussi les nôtres.

D'où la nécessité, pour la CGT, de travailler l'ensemble de ces questions dans une démarche cohérente et ne pas tomber dans le « piège » de la division et de l'opposition où on voudrait nous entraîner avec des objectifs de libéralisation accrue et de concurrence renforcée faisant la part belle à l'initiative privée, soutenue par de l'argent public, tout comme la volonté d'exploser le système ferroviaire en le libéralisant complètement, d'où la nomination d'un chargé de mission en la personne de M. SPINETTA (ancien DG Air France).

Même chose pour les infrastructures avec la création d'un « Conseil d'Orientation des Infrastructures » présidé par P.DURON

Les questions industrielles, notamment l'industrie répondant aux besoins de transports et mise à mal dans la période (ferroviaire-construction navale-car et bus-automobiles ...) doivent intégrer nos débats. Au moment où le tout véhicule électrique est fortement mis

en avant, il faut remettre en avant le mixe énergétique dans la production d'énergie et dans la motorisation des véhicules légers et lourds. Ce qui pose des questions de recherche, de filières et de production (par exemple, pour les batteries ou d'infrastructures, bornes de recharge ...).

Avec ce dossier, nous voulons aussi aider la production d'expressions en direction des salariés, des usagers et des populations en faisant le lien avec les réalités locales mais aussi pour l'organisation de débats publics ou toute autre initiative revendicative.

Nous voulons et avons vraiment besoin d'un travail transverse territoires/professions sur ces enjeux de société.

Vous avez dans vos pochettes le cahier d'acteurs que vient de publier la CGT et qui va être largement diffusé (il est également sur le site confédéral), ainsi qu'un nouveau tract national que nous avons commencé à diffuser, lors de l'initiative du gouvernement le vendredi 24 novembre, avec sa journée internationale de la mobilité dans le cadre de ces assises.

Nous travaillons aussi une démarche unitaire sur ces enjeux ainsi qu'une démarche avec les ONG et associations. Il faut que nous portions cette démarche dans nos territoires sur les besoins d'emplois et les lieux de vie.

Dans la commission spécialisée du CNTE sur les assises, la CGT est à l'initiative pour porter nos revendications et les faire intégrer dans le texte, bousculant l'ordre établi et trouvant un certain écho parmi des ONG.

Ce dossier a été confédéralisé car il dépasse le champ de FD UIT, même si nous sommes concernés en 1^{er} lieu, et c'est pourquoi nous sommes pleinement impliqués dans la démarche confédérale.

Mais, il y a aussi le secteur portuaire avec la Fédération des Ports & Docks, les territoires avec son pôle, tout cela en lien avec les enjeux de service public, de réindustrialisation, d'énergie, d'aménagement du territoire etc...

Dans ce contexte, on mesure l'importance de notre revendication d'un pôle public de transport dont nous parlerons demain matin.

L'enjeu est de replacer le service public comme élément central de la réponse aux besoins en matière de transports publics nécessitant que les transports soient sortis des règles du marché.

Le Service public est un concept de société et le droit au transport constitue, depuis toujours, une revendication de la CGT.

L'objectif revendicatif est d'annihiler la concurrence entre les opérateurs, entre les salariés et entre les territoires entraînant dumping social et fiscal.

Le droit au transport se pose aussi bien pour les déplacements de personnes que pour ceux des marchandises. Ce concept et ce droit sont pourtant loin d'être concrétisés dans les faits, à l'image des politiques des transports menées ces dernières années favorisant

l'ouverture à la concurrence, la sous-traitance, les privatisations ... (loi Macron – Réforme du système ferroviaire ...).

Nous voulons donner du sens au concept de service public dans le secteur des transports. Le droit au transport pour tous, inscrit dans la Loi d'Orientation des transports Intérieurs (LOTI), doit être appliquée.

Nous voulons concrétiser et pérenniser ce droit avec une égalité de traitement en tout point du territoire. Le Fret ne saurait être exclu et devra faire l'objet d'un travail plus approfondi.

Concernant le maritime et le fluvial où les enjeux de services publics sont également essentiels pour la continuité territoriale, justifiant la présence d'entreprises publiques nationales maritimes, d'organiser une égalité de traitement des usagers et des populations.

Dans ces 2 cas, maritime et fluvial, l'atout du pôle doit permettre une approche d'organisation en réseau multimodal et maillé, contribuant à la réflexion sur les choix modaux et les complémentarités.

Les sociétés qui font l'objet de financements publics et les compagnies détentrices de délégations de service public à destination des îles doivent adhérer au pôle public.

Le Fret a aussi une dimension de service public indissociable dans l'organisation des dessertes.

Le pôle public se pose aussi pour l'aérien. La bonne organisation des lignes aériennes nécessaires à l'aménagement du territoire, dans une logique de complémentarité et d'enjeux environnementaux passe par une reprise de contrôle par l'Etat et l'arrêt des stratégies low cost. Ce qui nécessite le maintien de toutes les autorités de la DGAC, la maîtrise publique des gestionnaires d'aéroports, les obligations de continuité territoriale y compris pour le Fret.

Ce pôle public doit être aussi l'occasion de concrétiser le statut de travail salarié et la sécurité sociale professionnelle que revendique la CGT, pour que les salariés ne soient plus en situation de concurrence entre eux pour un abaissement de « coût du travail », afin ainsi que les processus de sous-traitance perdent de leur pertinence financière.

L'avenir des transports, répondant aux besoins sociaux, environnementaux, d'aménagements et de reconquêtes des territoires, passe par un grand service public des transports sous contrôle et maîtrise publics.

Il nous faut aussi dans ce contexte intégrer dans notre démarche la question du numérique qui doit servir au progrès social et ne pas être un outil au service du capital. Nous devons anticiper les mutations technologiques qui ne doivent pas supprimer des emplois mais les transformer. Et il nous faut donc augmenter la qualification en étant exigeants sur la formation initiale et continue. Ce sera un sujet un sujet majeur pour les années à venir et pour notre UIT en lien étroit avec le collectif DIN.

La campagne « service public, partout, pour tous ! » lancée par la confédération doit se faire en écho avec notre démarche syndicale et le pôle public de transports. Un livret a été édité pour ancrer cette campagne.

Les transports, comme je le disais précédemment, au cœur des échanges mondiaux au service de la finance nous amènent à militer dans une dimension internationale, et nous aurons l'occasion de traiter le sujet en profondeur –demain matin- avec la participation de Franck MOREELS, le nouveau Président d'ETF.

Tant au niveau mondial qu'à l'échelle européenne, les transports sont depuis des décennies un laboratoire du dumping social, précurseur du low cost et la Commission Européenne poursuit son objectif de libéralisation totale : ferroviaire, cabotage routier et maritime, service portuaire, ciel unique etc...
Aucun secteur n'échappe à cette dictature financière. Le dumping social, porté par les différentes directives européennes, fait des ravages dans tous les secteurs des transports, amplifiés par le phénomène low cost (bas coût) qui –parti de l'aérien- se généralise à tous les modes.

C'est bien pour cela que la CGT, l'UIT CGT et ses fédérations –en lien avec les territoires- œuvrent, agissent pour stopper cette machine à broyer les emplois, les conditions sociales des salaires et menacent l'avenir du service public. Cette logique du « bas coût » c'est « perdant/perdant » pour les salariés et « gagnant/gagnant » pour les actionnaires et le capital.

Alors que nous avons besoin de complémentarité, de multimodalité, de maîtrise publique et de service public pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux. Et cela est valable à l'échelle mondiale.

Pour la Commission Européenne, concernant les transports : « *L'Europe a absolument besoin de systèmes de transports compétitif pour pouvoir affronter la concurrence au niveau mondial, soutenir sa croissance économique* ». C'est dans cette logique capitaliste que les transports ont été l'un des premiers domaines publics communs de la Communauté Economique Européenne, secteur qui figure déjà dans le traité de Rome en 1957.

Ainsi, au cours des soixante dernières années, les transports dans l'UE ont progressé de manière significative et continuent d'apporter une contribution considérable à la richesse et à l'emploi en Europe. Ce secteur emploi actuellement environ 10 millions de personnes, représente 4,5% de l'ensemble des emplois dans l'UE et génère environ le même pourcentage de produit intérieur brut (PIB). La fluidité des liaisons de transport est également essentielle à l'économie européenne et aux exportations. Le transport maritime représente en effet 90% du commerce international de l'UE.

De nombreuses entreprises européennes sont leaders mondiaux dans le secteur des infrastructures, de la logistique et de la fabrication d'équipements de

transport. De plus, les ménages européens dépensent actuellement 13,5% de leur revenu dans des biens et services liés au transport, tels que des abonnements de train et des billets d'avion pour des voyages d'affaires ou d'agrément, ce qui en fait le deuxième poste budgétaire après les frais de logement.

On mesure l'intérêt des populations, des usagers du quotidien sur les transports et comment c'est une question cruciale, notamment pour la CGT.

Il faut aussi noter que toutes ces évolutions européennes ont été marquées de nombreuses luttes européennes tant à Bruxelles qu'à Strasbourg.

Dans un tel contexte, il faut construire des convergences revendicatives, en Europe et au niveau mondial.

Depuis de nombreuses années, le droit des travailleurs est remis en cause par le patronat des transports, les gouvernements nationaux, l'union européenne, ainsi que par les instances mondiales (FMI, OMC ...). Leurs principales mesures se traduisent par du dumping social, une attaque du droit de grève, l'instauration des services minimums, le chantage au moins-disant, la remise en cause de la réglementation et de la sécurité des circulations, le non-respect des conventions fondamentales de l'OIT et la répression syndicale.
Pour cela, ils s'appuient sur la mise en concurrence des travailleurs, ce qui est facilité par une très grande diversité de situations sociales, légales et réglementaires en Europe.

L'exemple récent autour de la directive « travailleurs détachés » et le coup de poignard porté par le gouvernement français aux salariés du transport routier en acceptant de ne pas inclure le transport dans l'accord qui a été trouvé (qui, cela dit en passant, est loin de répondre à nos attentes) en dit long sur la volonté européenne et du gouvernement français de poursuivre dans la déréglementation européenne.

Impulsée par ETF, il faut se réjouir de la mobilisation unitaire qui s'est déroulé à plusieurs points, frontières le 21 Novembre 2017, en lien avec « le paquet mobilité » nouvelle réglementation proposée sur la Commission Européenne pour les conducteurs de bus, routiers et de poids lourds.

Il nous faut vraiment travailler les convergences au niveau européen !

L'une des causes de cette faible convergence est liée à la mauvaise connaissance que nous avons des différentes situations nationales. En dehors de nos frontières, nos moyens d'analyses économiques et stratégiques sont limités et nous font défaut pour construire des revendications communes.

Pour lutter efficacement contre la régression sociale, la CGT propose de nouveaux outils au niveau syndical européen, pour une diffusion d'informations rapide sur les luttes en cours dans chaque pays, les réformes, les revendications portées pour que chaque membre dispose d'une meilleure connaissance de ce qui se fait en Europe.

Besoin d'un travail transverse à partir de groupes de travail sur :

- La rémunération, sa composition, son niveau par rapport au salaire minimum et au salaire moyen dans chaque pays, etc ...
- Les conditions de travail, les réglementations sur les horaires ou l'organisation du travail dans chaque pays etc...
- L'hygiène et la sécurité, les mesures de protection réglementaires qui existent dans chaque pays, les structures chargées de les faire respecter etc...
- La protection sociale, en matière de santé, de retraite, d'accident du travail etc...
- La protection des filières nationales.

Ces groupes de travail permettront de partager les informations sur les différentes situations nationales, préalable indispensable à une activité revendicative pour des convergences concrètes.

Des outils de coordination pour chaque groupe transnational s'appuyant sur les CEE, pour mieux coordonner l'activité syndicale dans les filiales nationales de ces groupes et mieux faire face à leur stratégie, comme SNCF, XPO, RATP, ADP, Air France etc...

Travailler les convergences, les solidarités sont une priorité face à cette Europe du Capital qui fait la part belle aux paradis fiscaux que sont devenus certains pays et territoires de l'Union Européenne, comme l'ont révélé les « paradise papers », pendant qu'on impose toujours plus de rigueur au monde du travail, aux peuples. Cela conduisant au repli sur soi et à la montée de l'extrême droite.

Cette période est donc aussi marquée par une montée des extrêmes droites en Europe. C'est le cas en Allemagne, aux Pays-Bas, en Autriche ou encore en République tchèque lors d'élections très récentes.

Cette lame de fond touche tous les pays, ce qui est particulièrement vrai en France. C'est le résultat de ces politiques au service du seul capital qui lamine les droits sociaux, précarise les emplois amplifié par un chômage de masse.

En Italie, ce sont tenus 2 référendums dans des régions aux mains de séparatistes xénophobes de la Ligue du Nord : la Lombardie et la Vénétie. L'objectif étant le transfert de compétences de l'Etat à ses régions.

Après le Brexit, ces situations montrent dans quel état de déliquescence est cette Europe du capital qui se fait à marche forcée contre les peuples, les salariés. Et, là aussi, le mouvement syndical est en responsabilité – tant au plan national qu'europpéen.

Bien-sûr aussi, ce qui se passe en Catalogne ne nous laisse pas indifférents. Et l'attitude du gouvernement espagnol fait froid dans le dos et fait ressurgir un passé –pas si lointain- où le dictateur Franco faisait régner la terreur sur toute l'Espagne.

Dans le même temps, le gouvernement de Catalogne (ou ex-gouvernement) mène –lui aussi- une politique ultralibérale, la même politique d'austérité que Madrid.

D'ailleurs, Carlos Puigdemont dit qu'il est « d'accord avec le parti populiste de Monsieur Rajoy, pour ce qui concerne le modèle socio-économique ».

C'est dans ce contexte que 70 organisations dont les Commissions ouvrières et l'UGT ont appelé à manifester, le samedi 21 octobre 2017.

Plus que jamais, le dialogue doit être retrouvé tout comme le chemin du progrès social dans une région où les dépenses sociales ont fondu comme neige au soleil (- 26,26%), un record en Espagne car ce débat sur l'indépendance de la Catalogne étouffe les demandes sociales.

Chacun mesure les enjeux politiques que revêt le contexte mais aussi l'importance de l'activité de l'outil CGT.

Un outil mieux connu, tant dans les professions que dans les territoires, un outil confédéralisé qui a pris une nouvelle dimension, ces dernières années. Mais, si nous voulons poursuivre cette dynamique, nécessaire à l'appropriation des enjeux transports et infrastructures, si nous voulons élever le rapport de forces tout en renforçant la CGT dans nos entreprises, nous avons aussi besoin d'un outil UIT –lui aussi renforcé.

Car si notre travail, le contenu du Bulletin et ses dossiers, nos expressions sont appréciées, cela nécessite une activité soutenue, passant par un renforcement du bureau et du secrétariat de l'UIT. Et cela doit se faire en étroite collaboration avec les FD UIT.

Au niveau des territoires. 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 les métropoles. Ce qui complique la vie des comités régionaux, tout comme la mise en place et l'activité des UIT sur des territoires immenses aux situations économiques, sociales très différents.

L'UIT, c'est aussi 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 infrastructures, devant permettre 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.

Elle doit aussi permettre de travailler, en les intégrant dans nos UIT territoriales les camarades du collectif route de la FD des services publics rattachés aux conseils départementaux et dont je salue une délégation présente parmi nous.

Nous devons nous féliciter de la participation de nombreux camarades des différents territoires, de CESER où les questions transports et infrastructures font souvent l'objet de suivis. On notera aussi, positivement que, dans de nombreuses régions, ont été organisées des rencontres préparatoires à cette conférence, comme en Pays-de-Loire avec 32 participants, préparation qui a fait l'objet, également, d'une matinée d'échanges avec les Comités Régionaux et le pôle territoire, il y a quelques semaines.

Indéniablement, nous avons passé un cap qu'il nous faut amplifier, mais le fait d'avoir eu des rencontres – durant ce mandat- avec tous les comités régionaux contribue de cette démarche. D'ailleurs, les initiatives de périmètre UIT se multiplient dans les territoires- journées d'études-de formation-élaboration de cahiers revendicatif- rassemblement-interpellation des élus politiques-des usagers etc.

La formation transports, initiée par l'UIT, est aussi utile à l'appropriation de ces enjeux et on peut tranquillement dire que cette formation est appréciée par les stagiaires.

Nous prendrons le temps, demain soir et jeudi matin, de travailler sur l'outil.

Il va sans dire que, dans ce contexte, nos travaux devront contribuer à avoir des perspectives revendicatives, à permettre la construction collective de mobilisation convergentes et dans une démarche confédérée sur l'ensemble du champ transport et infrastructures, dans le premier trimestre, dans une période où sera publiée la LOMI et une loi de programmation et de financement des infrastructures et où tombera le rapport SPINETTA sur le ferroviaire, où il est prévu des assises de l'aérien ...

Lucides mais déterminés, relevons ensemble le défi pour une société basée sur l'humain, le progrès social, tout en répondant aux défis climatiques qui nous sont posés sortis de la domination du capital.

C'est sur mots, porteurs d'espoir, que je vous laisse la parole en nous souhaitant des travaux riches et fructueux pour notre outil commun qu'est l'UIT.

VIVE LA CGT !