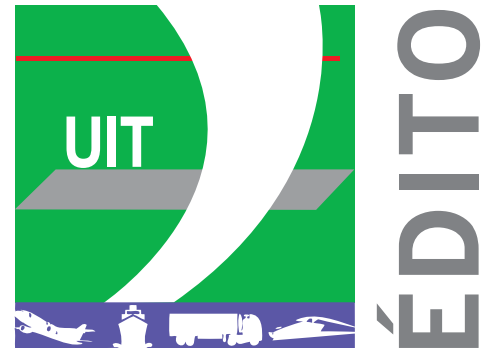


Edito	P 1
Financement, PLF et Plan de relance	P 2
Bilan Transports de la Nation.....	P 8
Ferroviaire.....	P 14
Transport Urbain et Transports Routiers de Voyageurs	P 16
Transports Maritimes	P 20
Formation Transport UIT	P 22
Campagne d'adhésion CGT.....	P 24



Libérons nos énergies ! pour une autre répartition des richesses, Luttons pour l'emploi, les salaires et les 32 heures



© Pascale Lalys
Frédéric Le Merrer
Secrétaire général
de l'UIT

La crise Covid ne doit pas servir de prétexte à la précarité sociale. Près d'1 million de salariés ont perdu leur emploi, la précarité s'installe. En France: 10 millions de personnes vivent sous le seuil de pauvreté. Elle impacte aussi bien les jeunes, les retraités, les étudiants, les femmes. Pour ceux qui ont encore un emploi, souvent, ils subissent des baisses de rémunération en raison de l'application du chômage partiel. Tous ne doivent leur salut que par des actes de solidarité de leur famille, amis, voisins ou par des aides d'urgences et la volonté des associations humanitaires.

C'est cette forme de société qui se dessinait avant la crise et c'est cette société qui s'installe durablement. Le Gouvernement n'a-t-il pas indiqué que la facture de la crise devra être payée! Compte tenu des orientations politiques de ce Gouvernement, chacun aura compris que la crise serait payée par les citoyens, au prix d'un bradage de nos services publics, de notre protection sociale, de tout ce qui fait notre bien commun.

La CGT porte l'idée d'un plan de rupture à ces logiques économiques qui font la preuve de leur inefficacité sociale et environnementale. Il est urgent de changer de paradigme économique pour et au service de l'intérêt général, au service de toutes et tous!

Les salariés du transport payent un lourd tribut de cette crise. Chômage partiel, PSE, licenciement sans ménagement, baisse des rémunérations sont le lot quotidien des milliers de salariés otages de cette pandémie. Le secteur de l'aérien et du maritime s'agissant des ferries sont les premiers

impactés. Mais les autres secteurs de transports le sont tout autant.

Des luttes se développent autour des enjeux d'emplois, de salaires, de conditions de travail ancrées en proximité des lieux de travail. Les salariés sont disponibles pour agir, si on donne un sens à nos revendications. La bataille des idées doit-elle le fil conducteur de nos discussions, à partir des réalités de notre quotidien. Il y a urgence à opposer nos conceptions à celles de l'économie dominante.

Les provocations des entreprises du CAC 40, mais pas seulement, agitant le chiffon rouge des plans de licenciement, pour sauvegarder le montant des dividendes versés aux actionnaires est une provocation. Lors du premier confinement, 10 % des entreprises ont vu leur chiffre d'affaires (CA) augmenter de plus de 60 % pendant qu'un quart voyait leur CA baisser de 50 %. Pourtant, les entreprises les plus impactées n'ont pas été celle qui ont le plus bénéficié des aides. Pire, les entreprises les moins touchées par la crise seront celles qui bénéficieront le plus des baisses d'impôt de production et de l'impôt sur les sociétés.

Devons-nous les laisser faire et subir?

Nous sommes une force! Libérons nos énergies en construisant les luttes avec les salariés, à partir de la bataille des idées et autour des revendications construites avec eux, pour l'emploi, les salaires et les 32 heures.

Prenez soin de vous et bonnes fêtes de fin d'année!

Très fraternellement,

Mesures gouvernementales : Financement et plan de relance

Pour la CGT la priorité, c'est un plan de rupture

Les impacts budgétaires de la crise sanitaire, économique et sociale que nous traversons sont loin d'être complètement identifiés. Et pour cause... Les mois qui auront séparé les deux périodes de confinement n'auront pas servi au gouvernement pour anticiper et affronter dans de bonnes conditions la nouvelle vague d'épidémie. À force d'entendre le président et le gouvernement dire qu'ils ne « reconfineraient » pas au nom de l'intérêt économique, l'attentisme a pris le dessus. Les prévisions budgétaires dans le cadre du plan de relance annoncées à grands coups de « com » à la rentrée n'étaient déjà pas la réponse attendue. Elles le sont encore moins aujourd'hui. En effet, les milliards annoncés notamment dans le cadre du plan de relance vont être insuffisants pour affronter les enjeux et seront déversés sans réelle planification et, une fois de plus, sans garanties de résultat pour les acteurs économiques.

Concernant les transports, les financements annoncés ne pourront pas rattraper des décennies de lacunes en investissement et en recherche/développement. Enfin, les choix politiques qui les sous-tendent poursuivent sur une logique

de toujours plus de marchandisation au détriment d'une maîtrise publique pourtant déterminante, notamment en période de crise.

Par ailleurs, comment s'y retrouver dans ce flot d'annonces gouvernementales et de communication? Entre ce qui relève des crédits inscrits au projet de loi de finances pour 2021 et ce qui relève du plan de relance, nous avons tenté d'y voir plus clair.

Projet de Loi de Finance 2021 :

Au ministère de la transition écologique, sur les 1 215 suppressions d'emplois au PLF 2021, 233 relèveraient d'emplois « État » sur les activités transports (- 2 097 depuis 2013) auxquels doivent s'ajouter les baisses d'effectifs chez les opérateurs comme à Voie Navigable de France (VNF) avec -99 emplois (- 545 depuis 2013).

Le programme 203 du PLF des « infrastructures et services de transports », devrait voir ses crédits augmenter de 17 % pour atteindre 3,7 milliards d'euros.

Action	Rappel 2019	Rappel 2020	2021			Total 2021
			Fonctionnements	Investissements	D'intervention	
01 – Routes - Développement	0	0	0	0	0	0
04 – Routes - Entretien	317 809 700	303 508 213	224 806 764	72 910 302	6 075 859	303 792 925
41 – Ferroviaire	2 421 195 588	2 387 799 909	0	0	2 466 001 905	2 466 001 905
42 – Voies navigables	251 466 098	250 466 098	248 278 616	0	0	248 278 616
43 – Ports	99 774 836	100 059 204	400 000	0	99 459 204	99 859 204
44 – Transports collectifs	12 437 602	21 649 113	0	0	314 600 000	314 600 000
45 – Transports combinés	32 109 039	32 109 039	0	0	202 109 039	202 109 039
47 – Fonctions support	18 297 176	29 397 167	41 097 167	0	0	41 097 167
50 – Transport routier	5 641 831	5 641 831	1 300 000	2 375 722	1 966 109	5 641 831
51 – Sécurité ferroviaire	0	176 870	0	0	0	0
52 – Transport aérien	34 907 000	36 850 000	5 454 000	11 478 290	24 440 625	41 372 915
53 – Dotation AFITF	0	0	0	0	0	0
Total	3 193 638 870	3 167 657 444	521 336 547	86 764 314	3 114 652 741	3 722 753 602



PLF 2021- programme 203 / CREDITS DE PAIEMENT (en Millions d'€)

Dans la presse, ont été annoncés par le ministre délégué aux transports, Jean-Baptiste Djebbari :

- 170 millions d'euros qui permettront: « de réduire la moitié du tarif des péages ferroviaires en 2021, de soutenir le wagon isolé et le transport combiné, et d'amorcer la création – ou la reprise – de 3 nouvelles autoroutes ferroviaires ».
- 170 M€ annuels additionnels pour le développement du fret ferroviaire

Pour les transports collectifs, 1,2 Mds€ d'ici 2022 et 730 M€ seront engagés d'ici fin 2021. Une enveloppe de 750 millions d'euros d'avances remboursables est prévue dans le quatrième projet de loi de finances rectificative pour 2020 pour compenser les pertes enregistrées en regard par les transports publics urbains.

La trajectoire reste sanctuarisée dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) pour financer l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Son budget en 2021 devrait s'élever à près de 2,8 milliards d'euros. Le budget prévisionnel 2020 était de 2,98 Mds et le 3^e budget rectificatif prévoit 2,97 Mds. Dans ce troisième budget rectificatif, apparaît également pour 430 millions d'euros en autorisations d'engagements au titre du plan de relance :

- 85 M€ pour le secteur routes
- 85 M€ pour le ferroviaire
- 30 M€ pour le maritime
- 230 M€ pour les transports collectifs.

Recettes de l'AFITF (en millions d'euros)

Recettes	LFI 2019	PLF 2020	Rectificatif septembre 2020	Ecart PLF 2020/rectificatif septembre 2020
Redevance domaniale	355	360	365	+ 5
Taxe d'aménagement	523	552	530	-22
Amendes	226	193	180	-13
Secteur aérien	0	230	0	-230
TICPE	1 205	1 586	1 587	+1
Divers	168	60	61	+1
Total	2 477	2 981	2 723	-258
Dotation budgétaire			250	+250
Total avec dotation budgétaire	-	-	2 973	-8

Ceci étant, l'exercice 2020 confirme la fragilité des ressources de l'AFITF avec un manque à gagner de 22 millions sur la taxe d'aménagement, 13 millions sur les amendes radar et 230 millions pour la taxe sur les billets d'avion qui seront compensés par une dotation budgétaire.

Enfin, le contrôle aérien devrait bénéficier d'un financement de 1,1 Mds d'euros.

Au total le secteur des transports (programme 203, AFITF et aérien) devrait bénéficier de 7.7 Mds d'euros de finan-



cement pour 2021 hors plan de relance.

Plan de relance

Celui-ci prévoit 100 Md€ d'ici 2022 avec 15 Mds€ de crédits débloqués pour 2020. Un des axes de ce plan de relance correspond bien à la politique gouvernementale du tout marché, à savoir que 10 Mds€ concerneront une baisse des impôts de production. Encore une fois, sans garanties de résultats, ni de contrepartie.

Le Programme d'investissement d'avenir représentera 11 Mds€.

La partie « mobilités » du plan de relance se verra allouée 11,5 Mds€ sur la période 2021-2022 dont 4,7 Mds€ au bénéfice du ferroviaire, notamment pour les petites lignes, les trains de nuit, l'entretien, le fret, ...



Une dotation de 175 M€ sera mise en place sur deux ans en faveur du développement du fluvial.

Pour les transports du « quotidien », 700 M€ iront pour les transports en commun en Île-de-France (prolongement d'EOLE, modernisation des RER, extension des lignes de métros, tramways nouveaux, modernisation des gares...), 330 M€ vers les transports en commun en région (métro, tramway, bus, projet de « RER métropolitains » ...) et 200 M€ pour développer l'usage du vélo (objectifs de 600 pistes cyclables nouvelles, de stations vélos sécurisées dans 1 000 gares...).

500 M€ seront affectés aux infrastructures routières dont 250 M€ pour l'accélération de la réalisation de projets inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région, 100 M€ pour la mise en place d'un réseau de bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques d'ici fin 2021 et 100 M€ pour les ouvrages d'art de l'État et des collectivités locales ainsi que pour l'installation de voies réservées sur les axes routiers nationaux.

Concernant le maritime, 200 M€ iront vers des investissements stratégiques dans les grands ports et leur verdissement et 25 M€ vers le renforcement des infrastructures de sécurité maritime (modernisation des CROSS...).

Si dans le plan de relance une enveloppe de 1,9 milliards d'euros est prévue pour soutenir l'aérien, c'est l'industrie aéronautique qui est principalement concernée avec 1,4 Md€ pour la recherche-développement pour « l'avion vert de demain » en lien avec le développement de la filière des biocarburants en France et 500 M€ pour accompagner la transition écologique des entreprises.

En termes de mobilités vertes, le plan « vélo » lancé en 2018 pour développer des aménagements cyclables sécurisés sera accéléré. Mais, le bonus pour l'achat d'un véhicule électrique passera de 7 000 euros en 2020 à 6 000 euros en 2021, puis à 5 000 euros en 2022 et la prime sur les véhicules hybrides rechargeables passera de 2 000 euros en 2020 à 1 000 euros en 2021. Une prime de 3 000 euros est prévue pour les ménages modestes, sur la base de conditions d'éligibilité étendues aux véhicules classés Crit'Air 3 ou plus anciens. Enfin, Sur les 2,7 Mds€ réservés à la conversion du parc automobile, 700 M€ seront orientés pour accompagner la transition écologique de la filière automobile française.

Enfin, un crédit d'impôt spécifique pour l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques sur les places de stationnement résidentiel est créé.

Les perspectives pour quelques secteurs du transport ?

FERROVIAIRE

Nous pouvons regretter une certaine forme de saupoudrage des financements de manière contradictoire avec les différentes annonces ministérielles notamment concernant la relance des trains de nuit et du fret ferroviaire, réellement très mal loti avec 50 millions pour les trains de nuits, 250 millions pour le fret, 300 millions pour les petites lignes, le tout sur 4 ans... À mettre en relation avec l'effort fait pour le secteur automobile et aérien, c'est ridicule.

Ces crédits manquent de cohérence et ne se projettent pas sur le temps long qui doit pourtant caractériser la transition écologique.

Aucune solution pérenne n'est ainsi trouvée pour le financement des transports et les ressources de l'AFITF. On aurait ainsi pu trouver dans ce plan de relance des éléments de reconquête comme le retour dans le giron public des autoroutes, le retour d'une écotaxe pour faire contribuer la route, la création d'un livret pour la transition écologique permettant notamment de financer les transports et les besoins d'aménagement du territoire. Un plan de relance permettant réellement la transition écologique passe également par un retour de l'État stratège et donc une remise en cause des politiques de libéralisation pour faire de la SNCF, le véritable outil de la transition écologique, notamment en matière de fret ferroviaire.

Ainsi, nous avons découvert :

- Que le montage du financement des TET a évolué. Le compte d'affectation spécial alimenté par des taxes diverses issues du TGV ou des autoroutes a été supprimé. Il nous semble que c'est l'occasion de supprimer ces taxes imposées à la seule SNCF.
- L'État doit assumer sa politique d'aménagement du territoire. La CGT considère qu'un renforcement de la fiscalité sur les bénéficiaires des sociétés concessionnaires d'autoroute est nécessaire, ainsi que l'affectation d'une fraction de la TICPE. Cela pourrait permettre de développer une véritable politique de la petite vitesse sur longue distance en France. Cela donnerait les moyens à la SNCF de relancer les liaisons transversales et les lignes de nuit dans une politique conséquente et cohérente.

Par ailleurs, développer l'activité Intercités (au même titre qu'une vraie relance du Fret) dans le cadre du plan de relance n'aurait que des avantages :

- Créer du chiffre d'affaires (recettes commerciales nouvelles et aides publiques) qui permette d'amortir les pertes liées à la crise sanitaire ;
- Rééquilibrer le poids des activités ferroviaires à l'intérieur du groupe SNCF afin de relativiser d'éventuels nouvelles crises du TGV ;
- Mettre un service supplémentaire à la Nation en face de l'aide financière publique pour passer la crise sanitaire ;
- Se donner de nouveaux outils pour le report modal et l'atteinte de nos objectifs environnementaux.

Au regard des premiers éléments qui nous remontent du PLF2021, nous sommes loin de cette ambition. Dans le cadre de la mission plan de relance, le fléchage de 675 M€ pour le ferroviaire contre 600 millions pour la modernisation de l'industrie ferroviaire et 1,28 milliards pour la

prime à la conversion, montre que nous sommes toujours dans des choix favorables au développement de la route. Nous nous interrogeons également sur l'abandon de la proposition de la TVA à 5,5 % qui aurait été une mesure de relance d'activité pour la SNCF en incitant les citoyens à prendre le train, et une mesure de relance du pouvoir d'achat pour les usagers en baissant le prix de leur transport.

Le plan de relance est concentré essentiellement sur SNCF Réseau. Il est dilué pendant 4 ans (soit environ 1 milliard par an) et compensera seulement partiellement les pertes de recettes au niveau des péages afin de garantir les charges de travail du BTP. Mais rien d'autre, il n'y a donc pas de relance.

Cela intervient dans un contexte où d'autres modifications législatives créent des coûts supplémentaires pour le gestionnaire du Réseau: loi Didier qui impose l'entretien des ouvrages d'art routiers (400 millions d'euros par an), le transfert des petites lignes au réseau structurant dont SNCF Réseau a la charge exclusive (200 millions d'euros par an), et potentiellement la perte de Redevance d'Accès sur les lignes transférées aux Régions.

La politique publique sur l'infrastructure est donc plus que jamais ambiguë. Au rythme actuel, il faudrait attendre 2044 pour rattraper l'âge moyen du réseau allemand en France. Et puisque SNCF Réseau n'est pas financé à la hauteur nécessaire, l'emploi reste la variable d'ajustement. Malgré des besoins énormes, les capacités de production publiques continuent à se réduire: Pour 2021, SNCF Réseau annonce donc à nouveau 1 300 suppressions d'emplois. Les retards dans le plan de charge et la frustration des Régions qui n'arrivent pas à obtenir de travaux même lorsqu'elles les financent risque donc de s'accroître. Le Ministre Djebbari promet 10 000 emplois créés grâce aux 4,7 milliards d'euros, ce ne sera pas à la SNCF! Et d'après nos premiers retours, ce ne sera pas non plus dans le BTP!

Le transporteur public, dont les pertes sont supérieures à celles de SNCF Réseau, ne reçoit quasiment aucune aide. Il est contraint de se cannibaliser pour faire face, en vendant des filiales stratégiques: Ermewa et Akiem dont l'essentiel de l'actif – wagons et locomotives - leur a été transmis à la valeur nette comptable il y a quelques années; une partie de son parc immobilier; et une partie de Geodis qui est un grand logisticien et un socle important du pavillon routier français.

Pire! Le Gouvernement a décidé de maintenir l'obligation de verser le dividende de SNCF Voyageurs à SNCF Réseau pour assumer la régénération de l'infra à la place de l'État. 682 millions ont été ponctionnés. Rapportés aux différents chiffres d'affaires des activités, cela fait environ 300 millions ponctionnés sur le TGV, 150 M€ sur le Transilien, 220 M€ sur le TER et 30 M€ sur les TET. La CGT considère que ce système est totalement pervers: Pour assurer l'amélioration de l'infrastructure, il faut supprimer des gares, des contrôleurs ou même des trains!?! C'est aberrant. Et ça l'est d'autant plus dans un système concurrentiel où les autres Entreprises Ferroviaires ne sont pas soumises à ces ponctions. Dans le cadre de la crise, ça devient carrément scandaleux.

Par effet domino, les difficultés du transporteur ferroviaire public SNCF va avoir un impact négatif sur les industriels, notamment par un ralentissement des commandes de matériel.

AÉRIEN

Le Transport Aérien traverse une crise d'une ampleur inégalée liée à la pandémie du COVID-19. C'est tout un secteur stratégique qui est menacé d'effondrement. C'est pourquoi, l'État s'est engagé à soutenir tout particulièrement la Compagnie Air France à court de liquidités pour maintenir son exploitation, au-delà du mois de juin 2020.

L'État a évoqué une nationalisation. Bercy aurait proposé une injection de capital par création d'actions nouvelles pour fournir les liquidités nécessaires. Ce qui permet d'éviter le risque immédiat, et futur, de faillite de l'entreprise, au vu de la durée de crise prévisible, tout comme de son coût qui ne pourra être supporté par les actionnaires.

Le Directeur Général d'Air France s'est opposé à cette offre tout en diabolisant l'idée même de nationalisation, contraire à sa philosophie personnelle, et très probablement son contrat de travail. Sans porter préjudice à sa qualité de Directeur Général, notons qu'un enjeu d'une contribution de l'État Français à plus de 6 milliards d'€ (plusieurs fois le capital de l'entreprise Air France) interpelle.

Singulièrement, des fonds spéculatifs ont fait le pari de montée au capital du groupe à hauteur de plus de 12 %, indiquant des visées de détention dont vous conviendrez qu'elles interrogent au vu de la composition totale du capital et des enjeux de gouvernance posés au groupe.

La « souveraineté économique » tout comme la gestion du « bien commun », affichées par l'État pour un tel secteur stratégique doivent éviter la « privatisation des fins ». C'est la position de la CGT au vu des ressources publiques considérables que l'État va mobiliser, au service d'un objectif de sauvegarde de l'entreprise tout comme sa détention, avec une ambition de viabilité pour la sortie de crise.

C'est pourquoi, la CGT sollicite une prise de position ferme et non discutable du rôle des pouvoirs publics, sous l'autorité des ministères, du Premier Ministre et du Président de la République, sur une option de montée au capital négocié qui intègre une vraie maîtrise publique et une vraie souveraineté nationale dans les décisions de préservation de nos secteurs stratégiques.

TRANSPORT ROUTIER VOYAGEURS TRANSPORTS URBAINS





Face à la crise sanitaire et la crise économique liées à l'épidémie de Covid-19, les difficultés rencontrées par les salariés dans leur entreprise des réseaux urbains et interurbains sont accrues. Pire, aujourd'hui, le plan de relance du gouvernement et la volonté patronale de négocier des accords de chômage partiel longue durée démontrent concrètement que seuls les salariés vont payer la note, soit par la perte d'emplois, soit par la perte de rémunérations. Dans le même temps, les appels d'offres et de mise en concurrence continuent sur l'ensemble du territoire sans garantie de maintien des droits sociaux actuels des salariés et, alors que le contexte économique va accroître la pression sur leurs statuts sociaux (salaires, conditions de travail, protection sociale).

Nous sommes bien loin des discours officiels rappelant l'utilité sociale et économique des salariés de premières lignes pour maintenir à flot la Nation, parfois sans équipement de protection appropriée! À cela s'ajoute le sentiment d'abandon face aux agressions, au non-respect du port du masque par les voyageurs, et le recul des mesures de protection sanitaire pour les salariés confrontés au public. Il est temps de faire entendre nos exigences si nous ne voulons pas être les variables d'ajustements des opérateurs du transport, des collectivités et de L'État!

La CGT demande un plan national de soutien de l'activité du transport urbain et interurbain de voyageurs afin de maintenir l'offre actuelle, les emplois et les niveaux de salaires. Face à la recrudescence de l'épidémie de la Covid-19, remises en place de la suspension de la vente à bord, de la fermeture de la porte avant, de l'isolement du poste de conduite et la suspension de la vérification des titres;

Suspension des appels d'offres en cours et intégration de clauses sociales dans les cahiers des charges pour maintenir les statuts sociaux des salariés des réseaux mis en concurrence;

Mise en place d'un statut unique des salariés du transport de voyageurs par route, métro et tramway d'un haut niveau social afin de lutter contre la mise en concurrence des salariés;

Mise en place d'un dispositif de reconnaissance de la pénibilité par un départ anticipé à la retraite pour l'ensemble des salariés du transport urbains et interurbain de voyageurs;

Mise en place d'un plan national d'investissement renforçant la présence humaine sur les réseaux avec des emplois conventionnels de contrôle et de médiation, de l'équipement de l'ensemble des véhicules de moyens d'alerte et de protection des salariés.



Rentrée sociale

Nous avons besoin d'un plan de rupture, pas d'un énième plan de relance !

Conclusions et propositions revendicatives CGT

Dans un cadre de plan de rupture

Décryptage CGT : une communication gouvernementale en trompe-l'œil

Entre le projet de loi de finances 2021 et un plan de relance sur 1, 2,3 voire 4 ans... il est difficile de s'y retrouver et d'être capable de bien flécher les financements. De quoi brouiller les pistes et de laisser certaines zones d'ombre.

De nombreuses annonces de crédits supplémentaires sont faites mais certains secteurs ne sont pas ou peu servis. C'est notamment le cas pour le fluvial et le maritime pourtant à forts enjeux de report modal et d'objectifs en termes de baisses d'émission de gaz à effet de serre.

Les secteurs affichés comme bien servis tel le ferroviaire, l'aérien ou les transports collectifs servent de support de communication au gouvernement sans pour autant être à la hauteur des besoins et des enjeux. Dans le ferroviaire, les milliards ont pour principale vocation d'abreuver l'ouverture à la concurrence.

Il n'y a aucun changement de paradigme: c'est la poursuite du jeu de monopoly du secteur marchand, en déréglementant et en s'alignant sur le moins disant social. Il n'y a pas de volonté politique pour réorienter les budgets pour un réel report modal. Les leçons de la crise sanitaire sur le besoin de maîtrise publique des politiques de transports ne sont pas retenues, pire, le gouvernement opte pour plus de « tout marché ».

Il n'y a pas non plus de pistes d'amélioration pour trouver de nouvelles recettes pérennes pour l'AFITF.

Revendications UIT-CGT sur le financement des transports

La CGT porte toujours ses revendications pour des ressources de financement pérennes et une orientation politique de maîtrise publique avec notamment :

- la création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds à hauteur des coûts externes pour la mise à niveau des infrastructures et l'opposition à des péages « à la carte », urbains et non urbains, sur les voitures particulières.
- l'instauration d'une tarification sociale obligatoire pour les entreprises qui tirent les gros bénéficiaires des transports (grande distribution, chargeurs, grosses industries, etc.) et la suppression de leurs exonérations fiscales, une hausse de la taxe sur les bureaux et les centres commerciaux...
- l'affectation de 25 milliards d'euros annuels de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pour le financement des infrastructures de tous les transports (routes, ferroviaire, voies navigables, ports, aéroports...).
- l'élargissement de l'assiette de calcul du versement transport
- la création d'un pôle financier public de transport de voyageurs et de marchandises au service de l'intérêt général pour donner la priorité à l'emploi, répondre aux besoins des usagers, à la préservation de l'environnement et non à la recherche de la rentabilité des capitaux. Il reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.

Bilan annuel des Transports 2019



Ce bilan annuel des transports 2019 prend la suite du précédent rapport de la commission des comptes transport de la Nation qui sont une photographie de l'année écoulée. Ils nous permettent de constater les évolutions d'une année à l'autre sur :

Le cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transports,

- Les transports et l'activité économique,
- Les entreprises françaises de transport,
- L'emploi et les salaires,
- Les externalités du transport,
- Le transport de marchandises et de voyageurs,
- Le bilan de la circulation.

La réunion présentant ce bilan annuel des Transports de la Nation 2019, s'est tenue en visio-conférence le 19 novembre 2020. Si, les années précédentes, le rapport est présenté en plénière durant le mois de juillet, la crise Covid a empêché les personnels et les statisticiens du Commissariat général au développement durable de rendre leurs travaux dans des délais « normaux ». Pour autant, ce Bilan annuel 2019 conserve toute sa pertinence s'agissant de la photographie des transports en France.

Nous avertissons néanmoins le lecteur, qu'au regard de la situation économique et sociale dans les transports liée à la crise Covid, cumulée à la tardiveté de la présentation de ce rapport annuel, pourrait paraître en décalage avec la situation présente.

Les principaux évènements dans les transports en 2019

• Le 1^{er} trimestre a été marqué par :

- Des chutes de neige qui auront impacté les trafics des différents modes de transports (aérien, route et ferroviaire). Les chutes de neige deviennent un événement car les moyens humains et matériels de déneigement des infrastructures de transports quels que soient les territoires subissent des coupes sombres. Les secteurs à risques sont pourtant connus de chacun, mais les décideurs préfèrent la politique du risque calculé, bloquant ainsi les usagers des transports.
- La poursuite du mouvement social dit des Gilets Jaunes
- L'ouverture d'une 5^e « autoroute ferroviaire Bettembourg-Barcelone le 9 février. En 2019, selon VIFA, filiale de la SNCF Logistics, les autoroutes ferroviaires (camions et remorques) ont transporté en France plus de 109000 unités. À noter qu'une 6^e autoroute ferroviaire entre Sète et Calais devait ouvrir mi-décembre 2019 après une période d'expérimentation en novembre de la même année, mais son ouverture a été retardée. Pour la CGT, si un report modal vers le train est impérieux, nous pensons également que la solution la plus efficace consiste à ne transporter que la caisse mobile (container) afin d'optimiser la charge utile d'un train.

À titre d'exemple, un ensemble routier (tracteur + remorque) de 44 tonnes n'a en fait une charge utile que de 27 tonnes, lorsque le poids à vide d'un container standard est de 2,3 Tonnes. Dans ces conditions, un « train

complet moyen de type ferroutage (camion complet) » transportera jusqu'à 40 camions, quand un « train complet de type combiné rail-route (container) pourrait transporter jusqu'à 65 containers ou caisses mobiles. Il ne faut rien s'interdire, mais à l'heure où les discours de la pensée libérale nous parlent d'efficience, il est, selon la CGT, plus pertinent de rechercher des gains de productivité sur les techniques de transports et non sur des logiques de dumping social, de casse de l'emploi. Notre concept s'inscrit sur une logique de complémentarité des différents modes et non sur des logiques de concurrence. Notre concept intègre les critères sociaux et environnementaux à ceux des seuls critères économiques d'un secteur fortement libéralisé. En fait, l'intérêt général doit être la priorité.

- **Le 2^e trimestre a été marqué par** l'épisode de canicule qui a durement impacté la circulation des trains et par la mise en place, depuis le 15 juin 2019, d'une nouvelle génération de chronotachygraphes dits « intelligents » dans les véhicules de transports de marchandises (PL) et de personnes (autocar et autobus).

- **Le 3^e trimestre est marqué** par la mise en place de la nouvelle norme NEDC (Nouveau Cycle Européen de Conduite) qui permet de calculer la consommation des véhicules, ainsi que les émissions polluantes. Elles sont censées mieux évaluer les résultats des mesures de chaque véhicule dans des conditions qui se rapprochent du réel.

- **Le 4^e trimestre quant à lui a été marqué par :**

- **La grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des retraites en décembre.** Le gouvernement a été contraint de lâcher sur cette réforme mais ne s'interdit pas d'y revenir prétextant le coût de la crise Covid. Pour la CGT, ce n'est ni aux salariés, ni aux retraités de payer les effets de la crise Covid. Ce gouvernement comme les précédents ponctionnent injustement le salaire socialisé des travailleurs avec les différentes mesures d'exonérations des cotisations sociales mises en œuvre pour les seuls intérêts du capital. La crise n'est pas subie de la même façon pour tout le monde ! Alors que la pauvreté atteint plus de 10 millions de personnes en France, les actionnaires rentiers se voient attribués des dividendes par les entreprises du CAC 40. Ce sont ces mêmes entreprises qui ont vu un mois de novembre exceptionnel. Il fallait remonter à 1988 pour voir pareille progression...

- **L'ouverture à la concurrence des TER et des TET** (transport ferroviaire de voyageurs pour les services conventionnés) à partir du 3 décembre 2019. Si à ce jour, aucune entreprise, hormis la SNCF n'a répondu à l'appel d'offres des TET Nantes - Bordeaux et Nantes - Lyon, par contre la SNCF ne s'interdit pas de faire appel à des filiales pour exploiter ces lignes, comme celles des TER en région ou en Île de France d'ailleurs, pour lesquelles plusieurs régions feront usage du dispositif d'appel d'offres en allotissant les lignes ferroviaires de leur périmètre.

La Loi d'Orientation des Mobilités parue au JO le 26 décembre 2019. Nous l'avons déjà dit et écrit, mais nous affirmons que cette loi ne répond pas aux enjeux, ni à l'intérêt général. Elle poursuit sa marche de libéralisation des moyens de transports et des infrastructures. Elle ne finance pas durablement les besoins de maintenance et de régénération des infrastructures des diffé-



rents modes comme le rail, la route, les ports, etc. Pour la CGT, il est nécessaire d'engager une politique publique de planification et de modernisation des infrastructures de transports. Elle doit prendre en compte les besoins de déplacements des voyageurs et des marchandises en étant respectueux des enjeux sociaux et environnementaux. Elle doit permettre le droit aux transports pour tous avec une offre de transports collectif couvrant l'ensemble du territoire national. Pour se faire, l'UIT CGT avec ses fédérations adhérentes, prônent la création d'un pôle public de transport de marchandises et de voyageurs. Le transport étant transverse dans l'activité économique du pays, elle intégrera les politiques d'aménagement du territoire et de réindustrialisation afin de réduire la portée du transport. Elle évaluera l'usage et la pertinence de chaque mode dans une logique de complémentarité en réinternalisant l'ensemble des externalités transports qu'il génère. Pour la CGT, le droit aux transports et son accessibilité doit se faire dans l'intérêt général

Les transports représentent 4,6 % de la valeur ajoutée

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française ralentit en 2019 (+1,5 %) contre +2,1 % en 2018. Dans les branches utilisatrices de transport la production croît de 0,7 %. Concernant les échanges extérieurs, les importations de produit nécessitant du transport progressent de 2,6 % et les exportations de 2,4 %. Les transports représentent 4,6 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches. Les transports sont bien essentiels dans l'activité économique du pays. Leur activité est créatrice de richesses. Mais elle génère aussi un coût : les externalités, que le capital ne veut pas supporter à son juste prix.

Les Infrastructures de transports

Elles évoluent peu, hormis les métros et tramways. 1,1 millions de km de routes dont 21 221 km d'autoroutes et de nationales, 28 100 km de lignes ferroviaires dont 2 640 km de LGV, 14 640 km de lignes à double voie et 10 797 km de lignes à voie unique, 1 294 km de métro et de RER (hors SNCF) et Tramway et 8 500 km de voies navigables dont 5 065 km de voies navigables fréquentées. En outre, nous disposons également de ports maritimes et d'aéroports.



Des infrastructures de transports qui se dégradent

Si le total des infrastructures évolue peu ; en revanche, sa dégradation s'amplifie. L'audit du réseau routier en 2018 confirmait ce que la CGT dénonçait depuis de nombreuses années. Le niveau du linéaire routier et les ouvrages d'art nécessitent des actions de rénovations urgentes. Un second rapport, commandé aussi par ce gouvernement, vient confirmer le 1^{er} audit. Ce qui est vrai pour le réseau routier national l'est également pour le réseau routier départemental ou local.

La loi des mobilités prévoit des crédits supplémentaires afin de moderniser les infrastructures de transports, mais ils sont bien loin des besoins de disposer d'une infrastructure renouvelée, modernisée.

Même les élus locaux des collectivités, qui ont en charge les routes (hors réseau national) s'émeuvent de l'absence de participation de l'État. Ils sont dans l'incapacité de financer et de moderniser des ouvrages d'art qui, d'année en année, se dégradent durablement. L'État se désengage également sur le réseau ferroviaire dit capillaire avec la possibilité, donnée par l'article 172 de la LOM de transférer la responsabilité de ces lignes aux régions.

Même les élus locaux des collectivités, qui ont en charge les routes (hors réseau national) s'émeuvent de l'absence de participation de l'État. Ils sont dans l'incapacité de financer et de moderniser des ouvrages d'art qui, d'année en année, se dégradent durablement. L'État se désengage également sur le réseau ferroviaire dit capillaire avec la possibilité, donnée par l'article 172 de la LOM de transférer la responsabilité de ces lignes aux régions.

Même si les chiffres 2019 peuvent paraître trompeurs, nous sommes loin du compte. Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport augmentent de (+ 4,8 %) et atteignent 22 Mds€. Le réseau routier représente 44,6 % des investissements en infrastructures. Le réseau ferré principal 19,7 % des dépenses. Les transports urbains, y compris celui en IDF, 28,3 % (dopé par les investissements du Grand Paris Express). S'agissant des autres infrastructures, elles représentent 7 % (les ports, les aéroports et les voies fluviales). Il est à noter que les investissements pour les voies fluviales ont fortement chuté (-28,2 %).

Un Budget de l'AFITF contraint par un manque de ressources dédié

En 2019, les dépenses de l'AFITF s'élèvent à 2,46 Mds€ et contribuent à financer 11 % de l'investissement total en infrastructures. À noter que la LOM, qui a fait l'objet de débat tout au long de l'année 2019, prévoyait un niveau de dépenses de l'AFITF de 2,68 Mds€ ! Il manque donc 220 M€ d'investissement ! La moitié quasiment des recettes de l'AFITF (1,2 Mds€) provient de la TICPE. En 2019, les recettes de la TICPE ont rapporté à l'État 31,3 Mds€, en baisse de 1,8 %. Pour la CGT, les recettes d'une taxe écologique doivent prioritairement être affectées aux investissements qui contribuent aux enjeux environnementaux et aux financements des infrastructures de transport participant au report modal.

Les autres modes de financement des infrastructures utilisés par l'État sont : les concessions, les PPP (Partenariat Public/Privé), les CPER 2015/2020 (Contrat de Plan État/Région). Pour ce dernier, il s'agit d'une programmation et d'un financement pluriannuel de projet important. Il est consacré sur cette période un volet mobilité multimodale qui bénéficie de 6,7 Mds€ dont les deux tiers devraient être consacrés au ferroviaire et au fluvial.

Les ménages, plus gros contributeurs des dépenses courantes de transport

La dépense totale des transports représente 18,1 % du PIB en hausse de 3,1 %. Les ménages sont les principaux contributeurs à la dépense courante de transport, à la hauteur de 48,2 %. Les dépenses de transports des ménages, hors assurance, représentent 14,3 % de leurs dépenses de consommation en valeur. Elles progressent de 2 % en volume. Les dépenses de transport individuel des ménages représentent 82 % de leurs dépenses courantes de transport. En hausse chaque année, cette situation fragilise les revenus des ménages et leur pouvoir d'achat. L'absence de transport collectif conventionné ou inadapté aux horaires de travail impose de nombreux ménages, notamment ceux se situant en zone périurbaine ou rurale, à disposer de plusieurs véhicules pour se rendre sur des lieux de travail souvent éloignés des lieux d'habitation et n'offrant pas la possibilité d'utiliser des modes actifs de transports. Ils sont les 1^{ers} à être pénalisés par la hausse des prix du carburant, etc.

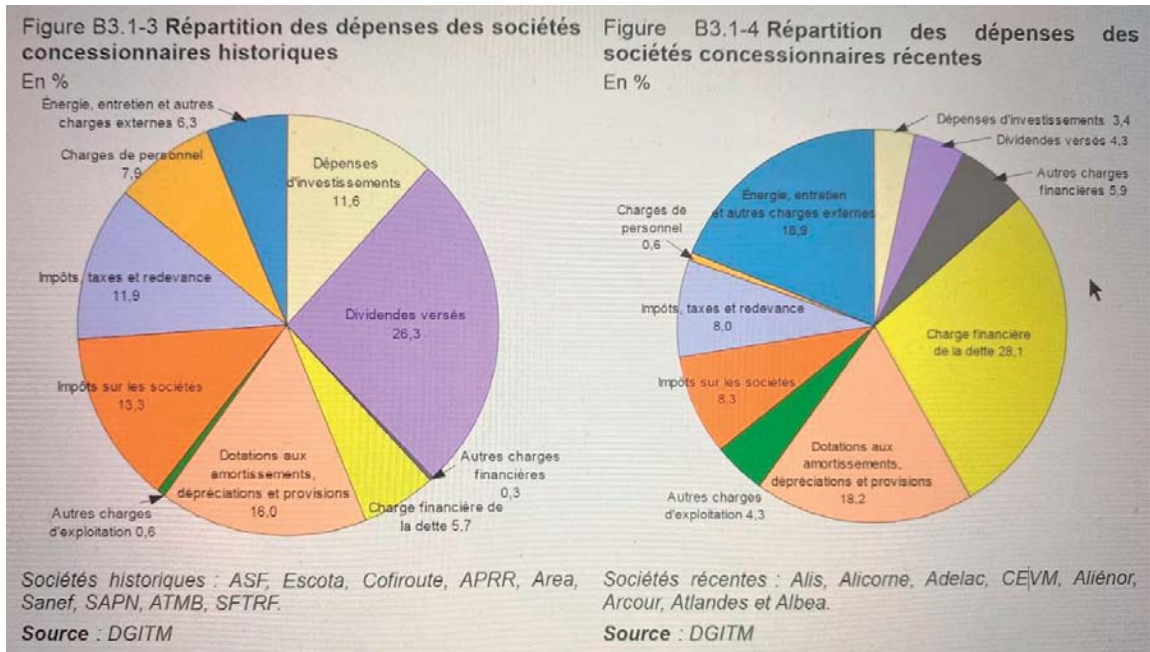


Transferts Publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs

Les transferts des administrations publiques (APU) centrales et locales aux opérateurs de transport s'élèvent à 14,4 Mds€. 51 % des montants sont consacrés au TER et au Transport Urbains de province et 42 % consacrés aux transports en IDF. Le reste a été affecté aux Intercités. Tous réseaux confondus, 80 % des montants versés relèvent du fonctionnement et 20 % sont des aides à l'investissement.

Des recettes publiques liées au transport qui progressent

Elles s'élèvent à 53 Mds€ (-0,2 %). La TICPE représente à elle seule 59,1 % des recettes des APU liées au trans-



port. Est-il nécessaire de rappeler que le patronat routier bénéficie d'exonération partielle de la TICPE à hauteur de près de 18 € en moyenne par tranche de 100 litres de carburant, alors même que les Poids Lourds accélèrent la dégradation de la voirie. La CGT exige la fin de cette exonération fiscale.

Les entreprises françaises de transports

Fin 2018, le secteur des transports et entreposage comptait 174800 entreprises soit +20,9 % à comparer avec 2017. Si le secteur est dynamique, les immatriculations des entreprises concernent en majorité l'auto-entrepreneuriat ou micro-entrepreneurs. Cette forme juridique qui augmente pour la 8^e année consécutive représente 63,5 % de l'ensemble des créations et elle concerne autant le secteur voyageur que celui du secteur marchandise, la logistique et l'activité de poste et courrier (qui comprend la livraison à domicile). Le modèle économique du capital consiste en l'effacement du lien de subordination entre le donneur d'ordre et celui qui réalise l'acte (remplacé par un lien commercial). Il s'exonère de toute forme de responsabilité dans le cas d'une baisse d'activité, d'un accident du travail ou dans le cadre d'un conflit entre deux parties par exemple. C'est l'auto-entrepreneur qui prend les risques. Si pas d'activité, pas de revenu. Les grands majors encaissent elles, les dividendes. C'est le cas des plates-formes de ventes par correspondance, de VTC ou de la restauration par exemple.

Les entreprises de transports ont réalisé, en 2018, un chiffre d'affaires de 217 Mds€, en hausse de 4,6 %. La valeur ajoutée Brute a diminué de 1,5 % en raison pour partie de la hausse des consommations intermédiaires (+8,8 %). L'excédent brut d'exploitation a nettement baissé (-15,6 %), mais il est encore confortable avec 16,5 Mds€. Une activité voit son EBE progresser, elle concerne au sein de l'activité des transports et de l'entreposage les services auxiliaires et l'organisation du transport de fret, en somme, toute une série d'intermédiaires de la supply chain.

Focus sur les Sociétés d'autoroutes concédées

Pour la CGT, la vente des autoroutes au secteur privé ou leurs mises en concession au service des majors du BTP, a privé l'État de moyen financier. Elle a privé l'État d'une source de recette pour le financement des infrastructures de transport participant à la transition écologique, à la sécurité des ouvrages d'art de l'ensemble des réseaux de transports, etc. À l'inverse, leurs concessions ont bénéficié aux actionnaires, disposant de véritables rentes, chaque année. Le CA s'élève à 10,8 Mds€ et est en hausse de 3,7 %. Il est constitué à 97,7 % des recettes des péages qui augmentent de + 3,8 %. Les investissements sont en hausse de 0,6 % tandis que les emprunts et dettes financières diminuent de 1 % et s'établissent à 33,7 Mds€ soit l'équivalent de 3,1 années de CA.

À propos de l'emploi et les salaires, ils diminuent respectivement de 2,6 % et de 0,6 %. Sur une période comprise de 2012 à 2019, l'effectif a chuté de 5500 emplois passant à 11200 salariés.

À la lecture de ces graphiques, il n'est pas difficile de constater que la libéralisation des routes rapporte bien plus qu'elle ne coûte. En effet, même si le taux de rentabilité varie selon l'âge des concessions, comme les SCA sont toutes détenues par les majors du BTP, ce qu'elles ne perçoivent pas en dividendes, elles le touchent au travers de leurs entreprises de BTP qui entretiennent et modernisent les infrastructures. À tous les coups, ce sont eux qui empochent... L'État examine, au travers des dispositions contenues dans l'article 161 de la LOM, la poursuite de ce processus de privatisation. Il examine en effet les conditions de transfert des routes pour partie aux collectivités et pour l'autre, le transfert aux SCA, vidant ainsi les services de l'État de sa mission de service public.

L'emploi et les salaires

Au 31 décembre 2019, le secteur emploie plus de 1,4 million de salariés et augmente de +1,2 %. L'effectif du



transport routier de marchandises progresse de 2,9 % soit + 11 400, l'effectif dans la logistique progresse: dans l'entrepôt et la logistique + de 2,5 % soit + 3 200 et de + 2,9 % soit + 3 200 emplois dans le secteur de l'organisation du transport de fret. L'effectif des transports collectifs urbains progresse de 3,3 % soit + 3 500 emplois. Les

effectifs des transports routiers de voyageurs progressent de +1,5 % soit + 1 600 emplois dans un contexte de développement de l'offre des services librement organisé (car Macron). À l'inverse, les effectifs du secteur des activités de poste et de courrier se replient -3,1 % soit -7 100 emplois et dans le transport ferroviaire -1,2 % soit -2 000 emplois. Le taux de recours à l'intérim progresse de 0,5 points et s'établit à 6,9 % contre 4 % pour l'ensemble des secteurs d'activité. Les effectifs du secteur de l'aérien continuent également leur baisse (-1,7 %).

La masse salariale est en hausse, ce qui est logique avec la hausse des emplois, d'une population de salariés qui continue de vieillir et d'un volume d'heures supplémentaires en forte progression (le nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet dans les entreprises de 10 salariés et plus s'établit à 83,7 heures par an). Le salaire moyen brut par tête s'élève dans le secteur à 2 660 €. Sans surprise, le salaire moyen le plus bas s'établit dans le secteur des TRV (1 850 €) et des taxis et VTC (1 510 €). Enfin, le pouvoir d'achat des salariés du secteur reste en berne (+0,3 %) en 2019 qui se cumule au 0,2 % en 2018 et au 0 % en 2017.

Les externalités du transport

La consommation de pétrole représente, en 2019, 97,9 % du total des énergies consommées dans les transports. C'est 30 % de la consommation finale énergétique en France. Les autres énergies utilisées par les transports sont, l'électricité (1,8 %) et le GNV (0,3 %). La qualité de l'air à proximité du trafic routier s'est améliorée depuis 2000, néanmoins, les normes réglementaires en matière de certaines particules fines ne sont pas respectées sur certaines zones pour 2,7 % des stations de mesures situées à proximité du trafic routier. S'agissant de l'accidentalité routière, si on se réjouit de la baisse des tués sur les routes (-2,4 %), en revanche, le nombre d'accidents corporels augmente de 0,9 % et le nombre de blessés est lui en hausse de 1,3 %. S'agissant des accidents de l'aérien, ils sont en baisse. Dans le ferroviaire, le nombre de tués et blessés est en baisse, en revanche le nombre d'accidents sur les passages à niveaux et les collisions a doublé en 2019. Et dans secteur du maritime, ils sont en hausse (+4,6 %)

En 2019, les transports en France sont responsables de 31 % en hausse de 0,2 points par rapport à 2018 des émissions totales des GES. Le transport routier représente à lui seul 94 % des émissions du transport. Suivent ensuite l'agriculture (19 %), le résidentiel tertiaire et l'industrie manufacturière (18 % chacun), l'industrie de l'énergie pour (11 %) et le traitement des déchets (3 %).

La Stratégie Nationale Bas Carbone a pour cible la réduction d'au moins 70 % des émissions du GES du secteur des transports à l'horizon 2050. En 2019, les émissions de GES des poids lourds augmentent (+5,8 %) et celles des véhicules de particuliers baissent (-3,1 %).

Ces résultats sont bien loin des objectifs fixés par les accords de Paris et une limitation du réchauffement de la planète en deçà de +2 °C, le rythme moyen annuel de la réduction des émissions de GES des transports devrait être trois fois plus important que celui constaté entre 2017 et 2018. Enfin nous nous éloignons du niveau de la contribution de 1990 où les transports représentaient 23 % du poids total des émissions de GES.

Le Président a créé la Convention Citoyenne pour le climat. Les travaux ont débuté le 4 octobre 2019. Ils ont rendu leur copie le 21 juin 2020. 149 propositions ont été retenues. Le Président avait affirmé alors que ces propositions seraient transmises « sans filtre » aux parlementaires afin de bâtir la loi. Le gouvernement, en ce mois de décembre, a récemment dévoilé ses axes autour des propositions. 40 % d'entre-elles seraient retenues et feront l'objet du débat parlementaire pour une loi climat. La CGT a été critique (positive et négative) sur les travaux de la CCC. Si l'urgence d'agir pour préserver la planète du réchauffement climatique est sérieuse, les interactions entre les différentes strates économiques et sociales sont nombreuses. Il est donc nécessaire d'accompagner l'ensemble des mesures environnementales de mesures sociales de protection des salariés et pas seulement des subventions publiques aux seules entreprises.

Le gouvernement, quant à lui, priorise -pour atteindre la fin des émissions de GES en 2050- dans le secteur des transports, le recours à l'électricité et aux carburants alternatifs comme le biogaz, le biocarburant, l'hydrogène. Il souhaite un report modal des personnes sur des modes actifs pour des trajets courts et l'usage des transports collectifs. S'agissant des marchandises, même si dans les discours il prône un report modal de la route vers des modes moins consommateurs, dans les actes, il manque de concret.

À la lecture de ce tableau chacun peut se rendre compte qu'il existe des leviers pour réduire durablement les émissions de GES. Il n'est pas ici question d'opposer les modes entre eux, mais il s'agit d'agir dans l'intérêt général et d'apporter la réponse aux besoins.

- Il s'agit d'intervenir par des actes politiques forts et volontaristes. Nécessité de conduire et de reprendre la maîtrise publique de l'organisation de la chaîne des transports, devant l'échec du secteur privé à prendre en compte dans leur équation économique la valeur écologique et sociale.
- Il s'agit d'organiser les transports, dans l'intérêt général, en complémentarité entre les modes et non en opposition, pour le secteur des marchandises comme celui des voyageurs.

Emissions annuelles moyennes sur la période en Mt CO2				
Transports	Réalisé 2019	2 ^e budget carbone (2019-2023)	3 ^e budget carbone (2024-2028)	4 ^e budget carbone (2029-2033)
		136	128	112

Emissions de GES dans le secteur des transports (niveau en millions de tonnes équivalent CO2, évolutions en %)

	1990	2018	2019	Evolution 1990/2019
TOTAL TRANSPORTS	124,2	136,2	135,9	9,4
Dont Routier	116,2	128,1	127,7	9,9
Dont Autres modes :	8,0	8,0	8,2	2,4
Ferroviaire	1,1	0,5	0,5	-58,1
Fluvial français	0,1	0,1	0,1	-14,0
Maritime français	1,7	1,1	1,1	-36,2
Aérien français	4,4	5,3	5,4	23,1
Autres navigations	0,7	1,1	1,1	68,7
HORS BILAN	Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux			

- Il s'agit d'agir sur les leviers politique qui encouragent le report modal de la route vers le rail et le fluvial lorsque celui-ci a une plus grande pertinence économique, sociale et environnementale.
- Il s'agit de développer les infrastructures plus vertueuses qui facilitent le report modal, comme les triages, les voies d'accès des ports, les chantiers de transports combinés, multimodaux.
- Il s'agit d'avoir une politique publique qui planifie durablement les infrastructures et le déploiement d'énergies alternatives dans le cadre d'un mix énergétique consolidé.
- Il s'agit de consacrer 3 % du PIB dans une politique de recherche et de développement industriel qui accompagne cette transition écologique.

La CGT intègre dans ses propositions, des notions de Développement Humain Durable, parce que l'avenir de la planète ne se fera pas en opposant les enjeux environnementaux aux enjeux sociaux.

Cette approche, pour certains, peut apparaître comme illusoire au regard des urgences sociales. Il ne s'agit pas de les prioriser. Il s'agit de penser « collectif », dans l'intérêt général. Une société de coopération entre les territoires du local à l'international, qui abandonne cet esprit de concurrence et de compétitivité à toutes les échelles

et qui préserve les ressources primaires afin de maintenir les équilibres de la planète en intégrant l'ensemble des données économiques.

Il est nécessaire de développer les filières industrielles qui encouragent le recyclage des ressources déjà transformé, sur le principe de l'économie circulaire et des circuits courts. Cela implique de réinternaliser notre industrie dans les territoires et d'engager des moyens financiers dans la recherche et le développement. Ne pas agir sur ces leviers, c'est encourager les hausses de besoins de transports. C'est faire une croix sur notre intelligence, notre compétence et notre savoir-faire industriel.

Le droit aux transports pour se déplacer quelle que soit l'activité ou la raison doit être attractif. Mais elle doit se faire par une offre de transports plurielle et accessible. Elle doit prendre en compte les impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

Pour la CGT, le rapport des comptes des transports de la Nation est un outil essentiel réalisé par les travailleurs de la fonction public d'État. Il est à la disposition de tous les élus parlementaires, malgré la réforme de l'institution du CCTN. Il doit être utile dans la prise de décision pour l'intérêt général en réorientant les politiques publiques, d'aménagement du territoire, d'infrastructures et d'organisation des transports. C'est encore plus d'actualité dans le contexte présent

Petites lignes grands enjeux



Lors de l'adoption de la réforme de 2018, et la parution des rapports DURON et SPINETTA, les menaces qui pèsent sur « les petites lignes » ou le réseau capillaire sont désormais largement connues et documentées.

Ce sont donc plus de 9000 km de lignes dites UIC 7 à 9 selon la classification de l'union Internationale des chemins de fer (UIC) qui sont menacées faute de financements au regard de la forte dégradation de l'état du réseau. Ces lignes représentent plus de 30% du réseau Ferré national et sont essentielles pour irriguer de nombreux territoires et répondre aux besoins de transport des populations. Ces lignes sont aussi empruntées par des trains FRET, et sont donc précieuses pour contribuer au report modal vers le ferroviaire rendu nécessaire pour lutter contre le réchauffement climatique en réduisant significativement les rejets de Gaz à effet de serre (GES).

En février 2020 La parution du rapport PHILIZOT en février a fait l'objet de différentes annonces du Gouvernement, notamment la catégorisation de ces lignes en trois blocs.

Le premier concerne les lignes remontées au réseau structurant et dont le financement est garanti par SNCF Réseau et représente une somme de 200 millions d'euros annuels pour 1500 km de lignes.

Le second bloc concerne les lignes qui feraient l'objet de financements via les Contrats de plan état région CPER ou via des conventions tripartites entre l'Etat, SNCF Réseau, et les régions, à l'image de conventions déjà signées en Centre Val de Loire, ou Grand-Est.

Enfin, celles transférées aux régions le cadre législatif a été posé par la Loi d'Orientation des Mobilités et singulièrement son article 172 qui permet le transfert aux régions des missions de gestion de l'infrastructure.

Vers une privatisation/Balkanisation du Réseau ?

La réforme de 2018 n'avait pourtant traité que de l'ouverture à la concurrence des services voyageurs, excluant l'infrastructure des possibles appels d'offres, et notamment des transferts de personnels.

La LOM approuvée en décembre 2019 pose le cadre d'une privatisation/balkanisation du Réseau Ferré. La gestion des infrastructures peut notamment être incluse dans les appels d'offres pour l'ouverture à la concurrence, comme c'est le cas pour la région Grand-Est, mais aussi très probablement concernant l'Etoile de Saint-Pol dans les Hauts de France.

Le Gouvernement, déplace ainsi la responsabilité de l'éventuelle fermeture de certaines lignes vers les régions, faute de financements.

Par ailleurs, les CPER pour la période 2021/2027 doivent être négociés à partir de cette année, dans un contexte économique difficile pour les régions, il est plus que probable que les montants dévolus aux infrastructures ferroviaires seront fortement rabaissés.

Dans un souci d'équilibre budgétaire de l'Etat, de SNCF Réseau et des régions, plusieurs milliers de kilomètres de lignes ferroviaires pourraient donc être supprimés.

D'autres dangers, comme le déclassement de certaines qui ne relèveraient plus du RFN et donc de l'EPSF, pour dépendre des services du STRMTG (Service Technique des remontées mécaniques et Transports Guidés), et donc ne plus être soumises à l'obligation de détention d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité pour les GI, d'une licence de conducteur...



Ces évolutions sont suspendues à la parution d'un décret d'application de l'article 172 de la LOM, qui prévoit notamment le transfert de la gestion de l'infrastructure des lignes d'intérêt local ou à faible trafic aux régions.

Ce décret soumis à l'avis de l'autorité de régulation des transports a fait l'objet d'un avis rendu le 22 octobre 2020 (2020-069) dont le moins que l'on puisse dire est qu'il éveille littéralement le gouvernement sur de multiples incohérences, imprécisions ou carences.

En premier lieu un périmètre des lignes concernées trop imprécis, au regard de la notion de faible trafic, dont le régulateur pointe le « contenu variable et la portée incertaine. Ce flou, ouvre à l'évidence la porte à des appréciations différenciées selon les velléités de telle ou telle région, voire de la volonté de gouvernement.

Par ailleurs, l'avis de l'ART pointe l'incohérence de certaines dispositions de ce décret, avec celui concernant les gares, et indique qu'il y aurait donc deux régimes juridiques distincts concernant les gares potentiellement

transférables et qui pourraient être incluses dans les appels d'offres dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services voyageurs.

Enfin le régulateur indique ne pas s'être penché sur la question de la mise à disposition des personnels affectés à la maintenance de ces lignes. Le gouvernement a donc retenu le régime de la mise à disposition contrairement au transfert automatique des personnels qui a été acté dans la réforme ferroviaire de 2018.

Pour la CGT, ce dépeçage en règle du Réseau et son éclatement en une multitude d'acteurs régionaux, menace directement l'unicité du Réseau et de sa gestion. C'est aussi une menace sur la sécurité et plus largement une atteinte au Service Public Ferroviaire. Ces dispositions ouvrent la voie à une privatisation du Réseau, car ces portions de lignes transférées aux régions peuvent être déléguées à des tiers, et singulièrement faire l'objet d'appels d'offres comme c'est le cas sur la Région Grand-est sur la Ligne Nancy

Statut Unique des salariés du transport de voyageurs par route, tramway et métro

Vers un socle social garanti

la cgt transports

Statut Unique des salariés du transport de voyageurs

VERS UN SOCLE SOCIAL GARANTI

Temps de travail, Salaires, Protection sociale, Retraite ...

Temps de travail, Salaires, Protection sociale, Retraite

Le transport collectif de voyageurs par route, tramway et métro connaît une évolution majeure qui doit répondre à l'exigence sociétale d'un développement humain durable, dans un contexte économique tendu causé par les politiques d'austérité des gouvernements successifs depuis une dizaine d'année.

Toutefois, pour répondre à la nécessité d'un transport collectif répondant aux besoins de déplacement des citoyens, les pouvoirs publics, accompagnés par les multinationales du transport, mettent en œuvre des politiques de transports se résumant à chaque appel d'offres par des recherches d'économie nouvelle et de productivité effrénée.

Ils en oublient qu'avant tout, notre activité est faite par des femmes et des hommes qui mettent en œuvre un service public dans des conditions rendues de plus en plus difficiles.

Aujourd'hui, les conditions sociales et les rémunérations des salariés sont devenues les variables d'ajustement des ambitions politiques et financières des uns et des autres, sans se soucier des conséquences et des drames humains que cela peut occasionner lors de chaque changement d'opérateur ou de contrat lors des appels d'offres.

Pourtant l'argent existe, pour preuve les grandes multinationales du transport collectif affichent toutes des résultats positifs et leur expansion à l'international où leurs investissements, parfois hasardeux, dans les nouvelles formes de la mobilité sont financés par la rente publique issue de l'exploitation des réseaux de transports collectifs.

Pour ne plus subir et apporter une réponse revendicative offensive, **la Fédération des transports Cgt propose de construire un statut d'un haut niveau social autour de 4 axes :**

- Salaires et Classification
- Temps de travail et Conditions de travail

- Protection sociale
- Autres garanties sociales.

Ils sont autant de leviers pour les opérateurs et les donneurs d'ordre pour mettre en concurrence les salariés en faisant pression sur le niveau social de chacun d'eux.

Les situations étant très disparates d'une entreprise à l'autre, d'une convention collective ou statut à l'autre, il ne s'agit pas de nous calquer sur un seul modèle mais de définir, ensemble, ce qui nous apparaît comme le minimum acceptable et d'un haut niveau social pour vivre dignement du fruit de notre travail, garantir notre santé au travail ainsi qu'un équilibre vie privée / vie professionnelle.

Ce statut social doit également permettre d'assurer la sécurité des usagers des transports et des autres usagers de la route.

Pour autant, ce socle ne doit pas être le prétexte pour remettre en cause les organisations et acquis existants, mais de garantir que ceux-ci ne peuvent plus servir à mettre en concurrence les salariés pour satisfaire aux ambitions financières des entreprises et des autorités organisatrices de la mobilité.

L'ambition est de garantir des droits nouveaux pour tous, opposables à tout employeur du transport de voyageurs par route, tram et métro.

Classification et salaires

La revendication du salaire minimum de 1800 € au premier emploi/ coefficient doit rester notre repère revendicatif commun!

La CGT propose de prendre comme métier charnière de la construction de la grille de classification, celui de conducteur de car, bus, métro et tramway.

Ce métier représentant la majorité des emplois de la profession, il s'avère tout naturel qu'il sert d'emploi pivot en définissant un coefficient autour duquel s'architecture l'ensemble des autres métiers, nombreux, dans notre secteur d'activité.

Partant de ce principe, il s'agit de construire ensuite une grille de classification avec une double entrée permettant pour chacun des métiers de suivre une évolution de carrière:

- **Une entrée** tenant compte de l'ancienneté afin de fidéliser les salariés dans leur emploi et leur entreprise.

- **Une entrée** tenant compte du savoir-faire de l'expérience acquise.

Il n'existe aucun déroulement de carrière du métier de conducteur dans la convention collective du transport urbain et du transport interurbain.

Cela fait cependant partie du statut des agents de la RATP.

La première exigence c'est d'avoir le même système de déroulement de carrière, appuyé sur une grille de classification commune, pour l'ensemble des salariés du transports de voyageurs.

Une première étape, partant du métier charnière de celui de conducteur, est d'aligner les minimums conventionnels existants dans chacun des secteurs.

Nous exigeons donc, partout dans nos champs professionnels, que le salaire minimum d'embauche pour un conducteur soit de 1906,96 €

REPÈRES REVENDICATIFS :

- ✓ Une grille de classification avec comme métier charnière celui du conducteur;
- ✓ Un déroulement de carrière alliant ancienneté, savoir-faire et expérience professionnelle;
- ✓ Un salaire d'embauche minimum conventionnel pour un conducteur de 1906,96 €;
- ✓ Un 13^e mois conventionnel;
- ✓ Une prime de vacances conventionnelle d'un minimum égal à 50 % d'un salaire mensuel.
- ✓ Pas de salaire inférieur au Smic.

Le 13^e mois pour tous reste également un repère commun :

- ✓ Les agents de la RATP l'ont par accord d'entreprise depuis 2002;
- ✓ Les salariés du TRV l'ont par le biais de la convention collective;
- ✓ Dans le TU, plus de 90 % des salariés l'ont par accord d'entreprise tandis que la convention collective ne le prévoit pas.

Nous revendiquons, également, que les différentes primes de vacances existantes dans chacune de nos entreprises puissent continuer à être garanties en l'inscrivant dans notre statut unique des salariés du transports, avec un minimum de 50 % d'un salaire brut mensuel

Dans le TRV	Dans les TU	Dans l'EPIC RATP
le salaire d'embauche conventionnel d'un conducteur de car de lignes est de	le salaire d'embauche conventionnel d'un conducteur-receveur est de	Le salaire d'embauche d'un machiniste est de
1 609,96€	1 710€	1 906,96 €



Temps de travail et organisation du travail

Les 32 h sont, aujourd'hui, la seule réponse à une réelle lutte contre l'inactivité subie et le chômage: travailler moins, tous et mieux !

La revendication d'un temps de travail à 32 heures est commune à toute la Cgt et doit être la nôtre dans une profession où les conditions d'exercice restent très difficiles avec une forte charge mentale.

Elle participe également à un vrai choix de société qui permet, d'une part, de libérer du temps à l'épanouissement personnel et familial, de sortir de l'aliénation au travail et, d'autre part, de partager le travail de façon plus efficace et moins impactant sur la santé des travailleurs.

Cette vision est la seule qui nous permettra de sortir de la course absurde aux gains de productivité en orientant la société, non pas vers une captation des richesses aux mains de quelques-uns, mais vers une véritable redistribution de la valeur ajoutée pour le bénéfice de toute la société. Une fois notre temps de travail défini, il faut veiller à ce que la répartition du travail pour chacun soit équilibrée en respectant les principes énumérés plus haut: préserver la santé au travail, garantir l'équilibre vie privé / vie professionnelle, assurer la sécurité du transport et des autres usagers de la route.

Il s'agit donc de déterminer des limites minimums et maximums suffisamment protectrices pour garantir ses principes.

La Fédération propose de partir des situations existantes qui apparaissent les plus favorables et des différents cahiers revendicatifs de branche et de l'Epic RATP.

Il convient de noter que ces limites non dérogoires doivent permettre d'améliorer les situations existantes et

ne pas remettre en cause les organisations plus favorables pouvant exister

REPÈRES REVENDICATIFS :

- ✓ 32 heures hebdomadaires ;
- ✓ Une moyenne de temps de travail quotidien 6h24 ;
- ✓ Temps de travail maximum 8 h ;
- ✓ Temps de conduite maximum d'un trait 4h30 ;
- ✓ Temps de pause minimum de 20 mn, non fractionné, inclus dans le temps de travail effectif ;
- ✓ Temps de pause physiologique au terminus d'un minimum de 5 mn ou 10 % du temps de parcours ;
- ✓ Amplitude maximum 9h 30 puis compensation en temps de récupération bonifié de 65 % au-delà, sans toutefois dépasser les 13 h ;
- ✓ Coupure de repas midi et soir et des compensations en cas de non-effectivité pour des raisons de continuité du service public ;
- ✓ 30 jours de congés payés décomptés en jours ouvrables (5 semaines de congés payés) ;
- ✓ Bonification sous forme de jours de congés supplémentaires par tranche de 5 ans d'ancienneté ;
- ✓ 100 % de compensation pour tous les jours fériés ;
- ✓ Compensation de 50 % pour les samedis et de 75 % pour les dimanches.

La protection sociale

Concernant les frais de santé, tous les salariés sont protégés par une mutuelle d'entreprise, devenue obligatoire

par la loi et dont l'employeur se doit de s'acquitter de la moitié de la cotisation au minimum.

À l'Epic RATP, les salariés sous statut bénéficient de l'accès libre à des centres de soins qui leur évite d'avancer des frais de santé.

Il s'agit de mettre en œuvre une prise en charge d'un panier minimum de soins permettant à l'ensemble des salariés de se soigner sans être dans l'obligation d'avancer les frais et d'avoir un reste à charge à zéro évitant une médecine à deux vitesses.

Pour la prévoyance, la prise en charge de l'inaptitude des salariés non invalidante ou invalidante doit être une préoccupation majeure. Elle doit se concrétiser, dans un premier temps, par une obligation de reclassement dans l'entreprise passant, si nécessaire, par la formation professionnelle.

Les employeurs doivent être responsabilisés, notamment au regard de leur obligation de résultats en termes de santé morale et physique.

Aucun salarié ne doit rester sur le bord de la route. Il faut donc avoir une couverture tenant compte de l'ensemble des situations et permettre aux salariés de vivre dignement, même en cas de licenciement pour inaptitude.

Il existe, dans nos professions, deux systèmes auxquels les salariés sont attachés :

- **Le Congé de Fin d'activité (CFA)** permettant aux salariés du Transport Routier de Voyageurs de cesser leur activité avant l'ouverture de leur droit avant leur départ à la retraite. Pour autant, ce système n'est aujourd'hui pas pérennisé financièrement et son avenir n'est pas garanti à ce jour.
- **La Caisse de retraite** spécifique des agents de la RATP sous statut mais qui depuis le 31 décembre 2008 est

une année à double vitesse, pour une grande partie des agents d'exploitation et de maintenance car ceux entrés avant 2009 et ceux embauchés après, ne bénéficient plus de bonification pour partir plus tôt en retraite.

La particularité de ces systèmes est la reconnaissance complexe de nos métiers en termes de **pénibilité**, ce qui justifie de cesser plus tôt notre activité professionnelle.

Concernant les salariés du Transport Urbain, il n'existe aucun système particulier permettant de partir avant l'âge légal. Pour autant, nous sommes la profession en France qui a fait le plus d'actions notamment de grèves sur ce sujet !

REPÈRES REVENDICATIFS :

- ✓ Une prise en charge complète et d'un haut niveau des frais de santé des salariés ;
- ✓ Un système de prévoyance responsabilisant les employeurs axés sur une obligation de résultat en termes de reclassement des salariés inaptes à leur poste de travail ;
- ✓ La reconnaissance de la pénibilité de nos métiers par un dispositif de départ anticipé à la retraite

Les autres garanties sociales

- **Droit à la défense contre l'arbitraire :** mise en place de conseils de discipline paritaires avec de véritables droits et moyens aux défenseurs et représentants des salariés ;
- Mise en place de commissions paritaires de classement pour se **prémunir de déroulements** de carrière discriminatoires ;
- Mise en place de commissions paritaires de reclassement pour garantir la loyauté de la recherche effective d'un poste de **reclassement à la suite d'une inaptitude à son poste.**

Les enjeux du secteur maritimes



Le transport maritime assure près de 90 % des échanges mondiaux, 60 % du transport intra-européen et 78 % des importations françaises. Il est assuré par différents types de navires. Si les règles internationales tendent à se renforcer s'agissant de la construction de navires neufs, il reste néanmoins

de nombreux navires en circulation « hors d'âge » et /ou d'une maintenance déplorable, remettant en cause la sécurité des marins, des côtes et des populations environnantes, des risques de pollutions marines. En France, les contrôles de navire, bien qu'aléatoire, du fait d'un manque d'inspecteur (PSC) demeurent une réalité. Ils limitent ainsi l'arrivée, sur nos ports, de ces navires « poubelles » que des armateurs peu scrupuleux continuent d'exploiter sous pavillon de complaisance par-delà les mers et les océans compte tenu d'une réglementation en vigueur qui est finalement peu contraignante.

De ce point de vue, la position géographique de la France au sein de l'UE fait d'elle le pays qui dispose de la plus grande façade maritime. Cela lui confère de grandes responsabilités dans la création et le développement de la filière de la construction et de la déconstruction.

L'autre aspect réglementaire qui fait l'objet d'une réglementation peu contraignante et celle liée au travail, aux salaires et aux qualifications. Il y règne un dumping social féroce chez les marins du monde poussé par des armateurs qui mettent en concurrence les marins conduisant au moins disant social.

La CGT tire la sonnette d'alarme sur la situation et l'avenir de la marine marchande, menacée de disparition dans le contexte de la concurrence mondiale et européenne exacerbée, l'entraînant depuis plusieurs décennies dans une spirale de dégradation de l'emploi de marins français. En réalité la politique maritime française est au cœur de cette mondialisation qui pousse à la course à la compétitivité au détriment des conditions de travail et sociales des salariés de la mer. On ne peut plus continuer à tirer profit des salariés, embauchés par des armateurs internationaux peu scrupuleux de leurs conditions sociales, de travail et de la sécurité des navires, battant pavillon de complaisance.

En France, des marins et Officiers français se voient remplacés par des marins ressortissants Européens et de pays tiers à bas coût, les armateurs français ayant recours de plus en plus à des sociétés de Manning. *Une société de Manning met des navigants à la disposition de l'armateur, les embauche et les rémunère. ... L'employeur du marin est l'entreprise de travail maritime, qui n'est qu'un intermédiaire, un mandataire de l'armateur.*

Victimes de la casse des emplois, notamment des marins de la catégorie exécution, sur les navires battant le pavillon français du deuxième registre RIF, (Registre Interna-

tional Français mis en place en 2005 et déclaré pavillon de complaisance par la Fédération internationale des Travailleurs -ITF) Les marins français ENIM (régime spécifique des marins) payent un lourd tribut à ce pavillon de complaisance qui est loin d'avoir été un frein à la perte des emplois au commerce, contrairement à ce qui était annoncé par ces géniteurs. Si nous y ajoutons à cela les effets du Brexit, cumulés à ceux de la crise Covid, notamment l'activité des Ferries, il existe un réel danger de disparition de la filière des marins de France.

Dans ce contexte, la CGT déclare l'état d'urgence pour l'avenir de la filière du transport maritime et la pérennisation de sous pavillon français au 1^{er} registre, la marine marchande et les professions de gens de la mer. C'est bien autour de l'emploi maritime et des activités à terre que devraient s'engager les décisions du Gouvernement en donnant des garanties sur l'avenir du pavillon français, de sa flotte de navires marchands, des ferries, de la pêche ou encore celle des navires de service.

L'attractivité du pavillon français de 1^{er} registre ne peut être bradée sur l'autel des conditions de travail propres à garantir des emplois de marins et d'officiers français. Pour cela, il est essentiel de maintenir au niveau international un haut niveau d'exigence de sécurité, de normes sociales. L'attractivité d'un pavillon européen doit être nécessairement basée sur le mieux disant social des registres actuels des EM et ses membres.

En 15 ans, la capacité des navires de containers a triplé, augmentant les possibilités des marges financières. CMA CGM réalise des bénéfices record en 2020 (567M€ sur le seul 3^{ème} trimestre). A titre de comparaison, la masse salariale des marins navigants français représentent environ 33M€/an. Il existe bien des marges pour rémunérer le travail et les qualifications des marins à leur juste valeur...

C'est dans ce contexte que la Ministre de la Mer lance le « Fontenoy du Maritime ». Elle y fixe deux objectifs. Il s'agit d'une part, *d'accroître l'activité économique maritime française en agissant notamment sur la compétitivité des armements, le développement des compétences ou encore en favorisant les facteurs de solidarité économique et d'autre part, d'accompagner la transition écologique du secteur en aidant à améliorer ses performances environnementales.*

La CGT se rendra à cette concertation tripartite État/Armateurs/Syndicats sur la base de nos propositions parce qu'il ne s'agit pas de laisser les armateurs seuls à faire valoir leurs revendications. S'il est nécessaire d'améliorer la propulsion des navires dans le cadre de la transition écologique, il sera aussi essentiel de vérifier les conditions dans lesquelles cette modernisation se réalise. Quel outil industriel de construction et de déconstruction de nos chantiers navales, sachant que, ce qui est recherché par les armateurs, ce sont des aides financières publiques.

A propos de la « compétitivité des armements » deuxième objectif de ce Fontenoy, la CGT ne négociera pas le sta-

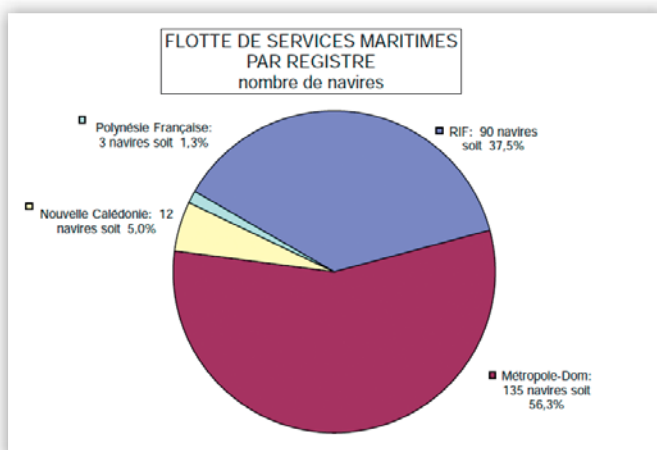
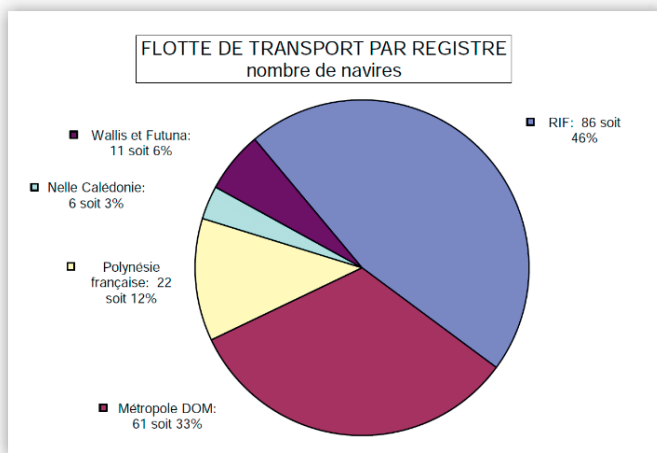
tut des marins et des gens de la mer et un abaissement des standards sociaux sous couvert de compétitivité, mais portera les attentes des marins et des officiers français qui sont très fortes.

La Ministre veut aller vite en souhaitant conclure les travaux en avril 2021. Il sera essentiel que les marins interviennent, avec leurs fédérations durant tout le processus du « Fontenoy du Maritime ».

La flotte maritime Française

La flotte de commerce sous pavillon français compte, au 1er juillet 2020, 426 navires d'une jauge brute de plus de 100 (en UMS). Elle se compose d'une flotte de transport (navires pétroliers et gaziers, navires de charges et navires de passagers) de 186 navires et d'une flotte de services maritimes (navires spécialisés, navires offshore et certains navires portuaires et côtiers) de 240 navires. Elle est répartie sous différents registre immatriculation.

- Le Registre International Français (RIF) comporte 86 navires de transports et 90 navires de services maritimes.
- Le registre métropolitain comporte 61 navires de transports et 135 navires de services maritimes.
- Le registres d'Outre-mer (Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna) comporte 39 navires de transports dont 22 pour la Polynésie et 15 navires de services maritimes.



Le Registre RIF (Registre International Français)

Les marins français qui sont à bord de ces navires sont sous le droit français. Aucune obligation pour l'armateur

de faire appel à des marins français. En revanche, le Commandant et son remplaçant doivent être européens et avec des compétences en droit français (connaissances constatées par un entretien aux affaires maritimes).

Les marins étrangers sont sous contrats étrangers inférieurs aux normes sociales françaises (durée d'embarquement, rémunération, durée du travail, congés acquis, etc.). Le recrutement des marins est réalisé par les sociétés de Manning, les armateurs se désengagent ainsi de la responsabilité sociale.

Le Registre Métropolitain

L'ensemble de l'équipage du navire est français sous le droit social français. Ils sont inscrits sur un régime spécial des marins ENIMM (établissement national des invalides de la marine marchande). Ça concerne tous les navires de services portuaires (remorquage, lamanage, dragage), les ferries au départ des ports de la manche et la desserte de la Corse, le GASPE (passage d'eau, bacs).

Les dispositions prévues par les conventions internationales ratifiées par la France, ainsi que les exigences du code des transports sont appliquées pour ces marins

Le Registres d'Outre-mer (Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna).

Les marins bénéficient des dispositions particulières Outre-mer spécifiées au sein du Code des Transports. Les marins français qui le souhaitent sont sous le droit social français, disposant de l'ENIM, mais sans l'application des conventions collectives d'armateurs de France. Les autres marins sont sous le droit maritime international, les normes et règlements internationaux signés par la France (MLC 2006).

Le registre de Wallis-et-Futuna, établi dans les années 70, s'adresse pour l'essentiel aux navires de croisière. Seules sont applicables pour les marins embarqués sous ce registre, les conventions internationales ratifiées par la France. Les dispositions du code du travail métropolitain ne sont pas applicables aux marins embarqués à bord de ces navires.

Ce que propose la CGT des marins et des officiers :

- ✓ Application du droit français pour les marins embarqués sur les navires sous registre du RIF. Assurer la présence de marin français afin de maintenir les compétences et la transmission des savoirs.
- ✓ Revalorisation des salaires.
- ✓ Maintien d'un haut niveau de formation et possibilité pour le personnel d'exécution d'accéder à la promotion interne au sein de la filière des marins.
- ✓ Développement des compétences et de la formation continue afin que les personnels soient en mesure de s'adapter aux nouvelles technologies.
- ✓ Maintien d'un haut niveau de la formation des marins dans les lycées et des Officiers à l'ENSM,
- ✓ Application de la loi dites « Etat d'accueil » pour les navires effectuant un trafic de « cabotage » dans les eaux françaises y compris entre le continent et les îles (qui n'est pas le cas avec CORSICA FERRIES et CORSICA LINEA par exemple).

Formation Transports/ Uit 2021 :

Nécessaire, Utile Pour Armer Nos Militants !!!



La CGT porte la conception d'une politique de transport multimodale intégrée avec un report modal de la route vers les transports alternatifs (fer, fleuve et mer).

La reconquête d'un service public de qualité accessible à tous et prenant en compte les obligations sociales et environnementales fortes au profit des salariés du transport et des usagers, apparaît ainsi comme une priorité.

Face à ces enjeux, la question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc essentielle pour réorienter les

politiques mises en œuvre dont celles des transports de voyageurs et de marchandises.

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

A ce titre, l'UIT organise une formation construite sur deux modules :

**1^{er} module de 3 jours :
du mercredi 26 au vendredi 28 mai 2021.**

**2^e module de 5 jours : du lundi 27 septembre 2021
au vendredi 1^{er} octobre 2021.**

Ils se déroulent au centre de formation CGT de Courcelles.



Cette formation confédérale s'adresse aux camarades en charge de l'activité transports en UD ou au Comité Régional et en UIT décentralisée, aux membres des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports, ainsi qu'aux dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions.

Cette formation a pour but de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté, dans un contexte de profondes mutations.

A partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

Elle est donc nécessaire pour armer nos militants dans le cadre de leur activité syndicale et de leur mandat professionnel, CESER, etc.

C'est pourquoi, elle doit être appréhendée comme un axe prioritaire par nos structures CGT. Concevoir la formation comme un acte militant lui confère un caractère indispensable à l'accomplissement de nos responsabilités dans l'organisation syndicale.

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

Dès à présent, faites-nous remonter les inscriptions de vos fédérations pour la session 2021 !



BULLETIN D'INSCRIPTION FORMATION 2021

Nom : Prénom : Sexe : Age :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Portable :

Adresse électronique :

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

.....

Entreprise : Secteur Public, nationalisé ou Privé :

Fédération CGT : UD :

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

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

.....

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine :

.....

Fiche à retourner

Par mail : form-synd@cgt.fr - Tél. 01 55 82 81 48 à uit@cgt.fr tél. 01 55 82 50 47

Par courrier : Espace revendications, sociales et économiques - Case 32 - 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex



LE TRAVAIL A PLUSIEURS VISAGES. LA CGT A LE VOTRE.

**SYNDIQUEZ-
VOUS !!!!**

www.cgt.fr

