

Novembre 2019



Spécial N° double 100/101

Edito	P 1
Interviews du 100 ^e numéro	P 2
Budget de l'agence AFITF	P 5
Le secours en mer est un devoir	P 8
Signalisation maritime	P 10
Fédération Nationale des syndicats du transport	P 14
Transport sanitaire	P 17
Formation Transport UIT 2020	P 18

Le 100^e numéro du bulletin de l'UIT Le 05 décembre dans l'action !



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

Ce bulletin d'information de notre union affiche au compteur 100 numéros. Au gré des publications, il a toujours eu pour objectif d'informer les militants et être un outil au service de l'activité revendicative. Ce numéro double (N°100 et 101) a souhaité revenir sur la genèse de la création de l'UIT avec le témoignage d'acteurs d'hier et d'aujourd'hui. L'activité du transport constitue un enjeu essentiel en matière économique, sociale et environnementale. Elle est à la fois complexe et indispensable. Il est, par conséquent, nécessaire de coordonner l'activité de chaque fédération constituant notre UIT, afin d'apporter la cohérence de nos revendications, nos argumentations et l'éclairage des enjeux qu'ils constituent.

Les assauts du pouvoir de l'argent portés, il faut le dire avec fougue, par une certaine caste politique et par un Gouvernement au service du capital, relayés par des chroniqueurs réactionnaires se disant tous « spécialistes » de la question économique s'éloignent de plus en plus de l'intérêt général et du vivre ensemble. Casse des services publics, casse des statuts des personnels et du droit du travail, mise en concurrence des salariés, pression sur les salaires, etc, comme si, réponse aux besoins et travail était uniquement un coût ! Le travail crée la richesse de ce pays. Il participe pleinement à l'activité économique du pays. Le capital n'ayant aucune limite, il s'exonère toujours plus de sa responsabilité dans la situation de la crise sociale et écologique que les peuples de France et du Monde traversent. Tout doit être privatisé, rien ne doit rester public. Par exemple, dans l'actualité en France, les entreprises publiques, ADP et la FDJ sont dans le collimateur. La sécurité sociale et les retraites sont également dans le viseur d'un transfert massif vers le secteur assurantiel privé, au motif que les caisses de l'Etat ou de notre protection sociale

seraient soi-disant vides et que les déficits se creuseraient chaque année. Le problème, ce ne sont ni les dépenses de santé ni celles des retraites, le problème, ce sont les recettes.

Ce qui coûte cher à notre système de protection sociale, c'est le capital. En effet, l'argent existe ! Il s'agit de modifier la répartition des richesses. Le dernier rapport du COR (Conseil d'Orientation des Retraites) affirme qu'il y aura un déficit de 15Mds€ à l'horizon 2025, hypothèse reposant sur une croissance annuel faible de 1,8% d'ici 2070 et sur un taux de chômage de 7%. Or, notre système repose bien sur le niveau de l'emploi et celui des salaires. Augmenter les salaires de 3,5%, c'est + 6,5Mds€ pour les caisses de retraites. L'égalité salariale entre les hommes et les femmes, c'est + 5,5Mds€ selon la CNAV. Quant au dogme du « coût du travail » pour relancer l'emploi, mesure totalement inefficace, les exonérations de cotisations sociales représentaient un montant de l'ordre de 25 à 30Mds€ par an. Ce montant va atteindre 65Mds€ selon le dernier rapport de la commission des comptes de la Sécurité Sociale dès 2020. Dans le même temps, l'économie française bat des records de versement de dividendes. Avec une mesure qui vise à taxer les profits financiers à un taux équivalent aux cotisations employeurs, alors, cette contribution rapporterait 30Mds€.

100 numéros du bulletin de l'UIT qui informe les militants pour nourrir les luttes. Aujourd'hui comme hier, les revendications et les propositions de l'outil UIT sont à disposition des organisations, des militants et des salariés.

Le 5 décembre, pour les retraites et nos revendications professionnelles, soyons forts, tous dans l'action !

L'UIT la genèse de son histoire...

Interviews par ses animateurs



A l'occasion du centième numéro du bulletin de l'UIT, le secrétariat a souhaité revenir sur la genèse de son histoire, son rôle et ses objectifs avec Georges LANOUE, secrétaire général de la FD des Cheminots lors de la création de l'UIT, de Fabrice MICHAUD, actuel secrétaire général de la FD des Transports (FNST) et de Frédéric LE MERRER, secrétaire général de l'UIT.

La rédaction : Georges, peux-tu nous dire comment est venue l'idée que la CGT dispose d'une structure qui coordonne l'activité convergente des transports ?



Georges Lanoue : L'installation officielle de l'UIT s'est faite le 27 mars 1980 mais le besoin s'en était fait sentir quelques années plus tôt. Déjà, à notre congrès fédéral de 1976 la question de la coordination de l'action CGT dans les différents secteurs des transports était venue dans les débats. Beaucoup de délégués en exprimaient la nécessité, et étaient en recherche de solutions.

Jean Brun, secrétaire général de la Fédération des Transports, était présent à notre congrès et il est intervenu dans ce sens.

J'en ai d'ailleurs reparlé dans les conclusions que j'ai présentées à la fin du congrès.

Il faut dire que dans le même temps, nous avons été motivés par le ministre des Transports du moment, Fourcade. Ce dernier venait de se livrer devant le Sénat, à l'occasion du débat sur le budget des transports, à une attaque en règle contre les entreprises SNCF, RATP, etc ... d'être des grève-budgets et leurs salariés des gréviculteurs qui n'hésitaient pas à prendre les usagers en otages.

Cela nous avait amené à faire, pendant le congrès, une déclaration commune, Fédération des Transports/Fédération des Cheminots, de protestation contre l'attitude du ministre et qui posait avec force la nécessité de renforcer la coordination de nos actions.

La rédaction : Pourquoi le choix retenu a-t-il été celui de l'outil UIT (Union Interfédérale des Transports) et pas celui d'une seule Fédération Transports qui rassemble l'ensemble des secteurs d'activités qui y sont liés ?

GL : A cette époque, ça se discutait, au sein de la CGT, la question de réunir, de regrouper des fédérations qui avaient des activités dans des secteurs similaires. On est allé dans cette voie, tout en tenant compte de nos particularités qui n'étaient pas que des détails.

On a jugé, nous, que la manière efficace était de créer un organisme de coordination entre les différentes Fédérations concernées.

En effet, chez les cheminots, nous avons affaire, hors le cas du secteur Wagons-Lits et de l'Union des réseaux secondaires, à une seule entreprise organisée au plan national, la SNCF.

A la Fédération des Transports, c'était très éclaté, RATP, secteur aérien, transports routiers, transports urbains,

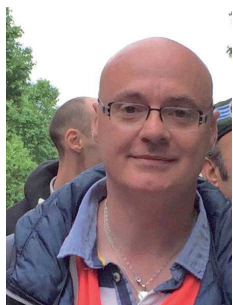
etc. Cela créait des modes d'organisation et de fonctionnement très différents des nôtres. Nos histoires étaient différentes, c'était un fait.

Il fallait envisager le cas de la marine marchande, des ports et docks, de l'Équipement aussi, qu'on a voulu ajouter dans cette coordination. On n'était pas mûrs pour constituer d'emblée une seule organisation. On ne pouvait pas tout casser et on a jugé, après mûre réflexion, que la forme d'une structure de coordination interfédérale pouvait apporter un plus à toute la CGT.

La rédaction : Lors de sa création, avez-vous été confrontés à des obstacles en interne ?

GL : Des obstacles en interne ? Globalement, non. Il y a, bien sûr, toujours des questions d'hommes, de tempérament qui s'expriment mais rien n'a coïncé¹. C'est toujours un cheminot qui a animé cette UIT. Simplement parce que nous étions la Fédération qui avait le plus de moyens. Nous pouvions y détacher un militant. Il fallait aussi que ce militant allie fermeté et souplesse. Nous avons toujours cherché à apporter un fort soutien à cette activité.

La rédaction : Fabrice, quelle appréciation portes-tu de l'UIT depuis près de 40 ans à aujourd'hui ? Penses-tu, comme nos aînés, qu'il est nécessaire de maintenir une démarche de coordination revendicative ?



Fabrice Michaud : L'UIT a toujours eu pour ambition de travailler aux contenus revendicatifs convergents entre les fédérations, les positionnements et les concepts transverses. De là s'élaborent les positionnements de la CGT et se construisent les cohérences d'intervention et d'action.

Dans un contexte où le transport est essentiel pour l'activité économique du local au global, le capital veut en assumer sa maîtrise de bout en bout pour ses propres intérêts. Notre syndicalisme, celui de la CGT porte l'inverse. Celle d'une organisation du système de transport compatible avec un développement humain durable. En somme, nous ne dissociions pas les enjeux sociaux des enjeux environnementaux. L'outil UIT a toute sa pertinence dans ce cadre, afin que nos militants, qu'ils soient de nos fédérations constituante à l'UIT ou des territoires (CFD, UD, UL, CR), appréhendent mieux les enjeux transverses.

¹ Georges cite, avec le sourire, l'anecdote du camarade Morvan, responsable du transport aérien qui rencontre Charles Massabiaux et lui déclare, sans doute sur le ton de la plaisanterie : « alors c'est quand qu'on vous absorbe ? ». Ce qui n'a pu engendrer que de la crispation. Le genre de blague qu'il ne fallait surtout pas dire !

La rédaction : Fabrice, la dernière conférence de l'UIT s'est tenue en novembre 2017. Quelles ont été les principales orientations que vous avez définies ?

FM : La première concerne l'actualité avec les discussions qui portaient autour de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Il s'agissait de mettre en avant notre engagement syndical et nos propositions revendicatives. Elles ont été traduites au travers de multiples publications, notamment la réalisation d'un « cahier d'acteur » et de fiches revendicatives qui ont pour ambition de porter et de vulgariser nos propositions. Même si la future loi est sur le point d'être votée, elles sont toujours d'actualité. D'autant que cette loi ne répond pas à l'urgence climatique, ni aux objectifs que s'est fixé l'État Français à l'issue des travaux de la COP 21. Les dernières données portant sur les émissions totales de GES en France (les transports sont à l'origine d'un tiers de celles-ci) s'éloignent des objectifs définis au travers de la stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Cette loi contribuera également à amplifier le phénomène de césure entre les habitants des métropoles et les ruraux. Pour les uns des transports collectifs et pour les autres aucune alternative à la voiture générant de fortes inégalités. Enfin, elle privilégie la casse des services publics, comme ceux de la SNCF, de la RATP ou encore d'ADP. A ce propos, nous devons poursuivre l'exigence d'un référendum. La gagne, c'est démontrer l'attachement des français à leurs services publics, à leurs biens communs. Le réchauffement climatique est une réalité. Il exige véritablement un changement de paradigme dans la conduite des politiques publiques. Il s'agit de conduire une politique publique qui organise, planifie et démocratise les décisions dans les choix d'investissements d'infrastructures, de modernisation et de financement des modes de transports pour un seul objectif : la réponse aux besoins et l'intérêt général. C'est ce qui nous a conduit à partager la proposition d'un Pôle Public de Transports de Marchandises et de Voyageurs. Cette proposition constitue notre deuxième idée forte.

La troisième consiste à maintenir ou à développer l'activité UIT en territoire sous la responsabilité des Comités Régionaux de la CGT. C'est essentiel dans un contexte où nous avons besoin de nous approprier les projets et les revendications CGT, afin qu'ils soient portés et débattus en proximité avec les CR, UD, UL, syndicats, qu'ils fassent l'objet de la bataille des idées, de la construction revendicative et du rapport de force.

L'UIT est un outil qui permet de décroiser les périmètres des fédérations pour mieux travailler ensemble. Compte tenu de l'actualité, de l'évolution et de la constitution des groupes (holding) et de leur stratégie de globalisation, se pose la question de l'élargissement des périmètres fédéraux de l'UIT.

En somme, agissons dans une cohérence revendicative pour résister mieux et conquérir plus !

La rédaction : Frédéric, comment ces priorités se mettent-elles en musique ?

Frédéric Le Merrer : Notre UIT est un outil à disposition de toute notre CGT. Son activité a donc pour ambition de participer au débat des idées, en conservant la cohérence de nos propositions. Lorsque nous sommes sur le débat de la Loi d'Orientation des Mobilités par exemple, les représentants CGT qui siègent dans les institutions et les instances représentatives (CESE, CNTE, CCTN, etc.), portent

notre vision et nos propositions revendicatives sur le sujet des transports, dans l'intérêt général, de tous en liant les enjeux sociaux et environnementaux. Ils s'opposent aux logiques patronales qui à l'inverse génèrent une concurrence des salariés au travers du dumping social et du dumping environnemental. Parallèlement, nous travaillons aussi aux convergences revendicatives nécessaires entre les salariés des différents modes de transport.

Par ailleurs, Fabrice évoquait la place de nos UIT en territoire. C'est en effet une priorité. Cette belle idée qu'ont eu les militants en 1976 de disposer d'un outil composé des 5 fédérations constituantes au service de l'activité convergente, des coopérations et porter notre commun, a besoin de relais dans nos territoires. Nous allons rencontrer les Comités Régionaux afin d'échanger avec eux des enjeux transports, afin de redonner une nouvelle impulsion à l'activité décentralisée de notre UIT.

Lors d'une conférence UIT des Pays de Loire qui s'est tenue il y a quelques mois à laquelle j'ai participé, ni les militants du champ professionnel, et encore moins ceux de l'interpro n'ont remis en question l'apport de cet outil sur leur périmètre.

Pointer du doigt les cohérences, les analyses et réflexions et partager les propositions avec l'outil UIT territorial est perçu comme une évidence. Il a permis une meilleure prise en compte des enjeux transports et des infrastructures de toute la CGT.

Il ne s'agit pas d'avoir les meilleures idées du monde il s'agit de les gagner.

Nous n'avons pas trouvé meilleure idée que de construire le rapport de force et de créer des passerelles entre la revendication du quotidien et les projets de société (Pôle Public de Transport de Marchandises et de Voyageurs, Concept de multimodalité de l'organisation des transports basé sur les complémentarités entre les modes et non leur opposition, etc.).

En ce sens, le Bulletin de l'UIT est un outil essentiel au service de nos organisations dans la compréhension des enjeux de transports et des propositions développées par la CGT.

C'est possible de gagner. Des luttes victorieuses dans les entreprises nous le démontrent régulièrement.

L'UIT, d'hier à aujourd'hui

L'UIT a été créée le 27 mars 1980 par la Fédération des Cheminots et celle des Transports dans une démarche confédérale. Elle concrétisait une coordination activée depuis 1976 sous l'impulsion de Georges Ségué, alors secrétaire général de notre CGT. Elle fut rejointe en 1983 par la Fédération de l'Équipement devenue depuis Équipement Environnement, puis en 1986 par les Fédérations CGT des syndicats maritimes, puis celle des officiers de la marine marchande. Ces 5 fédérations sont constituantes de l'UIT.

Budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), les masques tombent !



L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est chargée depuis 2005 de financer, pour le compte de l'État, les projets d'infrastructures de transport, à partir de recettes affectées. Son champ d'intervention a été élargi au fil du temps, puisqu'elle finance aussi désormais la part de l'État dans les contrats de plan État-régions (CPER), des investissements de régénération ou de sécurisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, des projets de création ou de développement de transports collectifs et le renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (TET).

Ce mécanisme de financement repose sur des ressources exclusivement issues de la route : il s'agit de la redevance domaniale et d'une fraction de la taxe d'aménagement du territoire, applicables aux sociétés d'autoroutes, d'une fraction de la taxe intérieure à la consommation sur les produits énergétiques (TICPE), d'une fraction du produit des amendes radar, et de la contribution exceptionnelle des sociétés d'autoroutes.

LES RECETTES DE L'AFITF DEPUIS 2010

Recettes (en millions d'euros)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ^(*)
Taxe d'aménagement du territoire	539	542	535	538	571	555	512	516	472	523
Redevance domaniale	186	193	198	300	314	326	331	351	355	360
Amendes radars	126	177	272	170	203	233	333	409	450	500
TICPE						1139	763	1124	1028	1206

* Prévisionnel

Si ce mécanisme semble répondre à une logique de report modal, il faut néanmoins apporter quelques nuances. Tout d'abord, il faut mettre en regard le niveau de ressource allouée notamment en ce qui concerne la TICPE comme le

montre le tableau ci-dessus où la part consacrée à l'AFITF ne s'élève qu'à 3,6 % du montant total de taxe intérieure : peut mieux faire pour un véritable report modal !

**Affectations des recettes de la TICPE Source : Voies et moyens, Tome 1,
Annexe au projet de loi de finance 2019, page 38**

en Md€	Exécution 2017	Prévision 2018	Prévision 2019
TICPE brute totale	30,5	33,8	37,7
Transfert aux collectivités territoriales	12,1	12,3	12,3
Transfert au CAS « Transition énergétique »	6,1	7,2	7,2
Transfert à l'AFITF	1,1	1,0	1,2
TICPE brute État	11,1	13,3	17,0

Par ailleurs, lorsque l'on regarde du côté des dépenses de l'AFITF comme dans le tableau ci-dessous, il apparaît qu'une part importante du budget est reversée à la route 38,6 % en 2018 (hors transports collectifs).

LES DÉPENSES DE L'AFITF DEPUIS 2010

Dépenses (en millions d'euros)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Routes	771	869	763	664	705	739	779	811	942
Ferroviaire	1031	688	643	729	668	705	820	960	1057
Fluvial	45	73	44	66	35	64	83	79	99
Portuaire et littoral	53	58	59	69	30	58	55	45	45
Transports collectifs	187	265	315	349	268	172	213	186	273
Divers (PEI Corse, aires de contrôle des poids lourds)	46	26	33	32	8	17	22	25	25
Total - hors frais financiers et hors indemnité versée à Écomouv	2133	1979	1857	1909	1714	1755	1972	2107	2440

Pour la CGT, il est clair que cet effort est largement insuffisant compte-tenu des enjeux environnementaux. Il est à la fois indispensable d'envisager une augmentation des ressources pour tenir compte de l'état de vieillissement des infrastructures, quel que soit le mode, mais également de mettre en œuvre une véritable politique de complémentarité des modes de transports.

Pourtant le budget de l'AFITF prévu pour 2019, de 2684 milliards d'euros, n'est en augmentation que de 10 %, soit 244 millions d'euros, par rapport à 2018.

Loin des grands discours nous sommes donc à peine au-dessus de scénario 1 du rapport du conseil d'orientation des infrastructures :

LES TROIS SCÉNARIOS DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

Le scénario 1 est bâti pour ne pas nécessiter d'affecter des ressources supplémentaires significatives au secteur des transports. Il mobilise environ 48 Md€ en vingt ans pour l'AFITF. Il constitue l'extrapolation pour les années ultérieures de la trajectoire financière actée par le Gouvernement pour les années 2018-2020 qu'il ne remet pas en cause (2,4 Md€ en 2018, 2,5 Md€ en 2019 et 2020). A partir de 2021, le montant retenu est de 2,4 Md€/an, comme en 2018, soit 25 % environ au-dessus de la dépense de la période 2012-2016. Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires. Il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause décidée pour les grands projets. Ce faisant, en repoussant ces dépenses, il rend irréaliste une avancée substantielle de ces grands projets dans les vingt prochaines années et repousse autour de 2050 l'ambition de les avoir achevés.

Loin des grands discours lors des sommets environnementaux, avec le budget de l'AFIFT il est donc irréaliste en l'état d'observer une avancée substantielle des grands projets dans les vingt prochaines années... il faudrait attendre 2050 ! Mais alors ne sera-t-il pas trop tard ?

Pour la CGT, le compte n'y est pas ! C'est pour cela qu'elle formule des propositions alternatives pour le financement des infrastructures de transport, s'appuyant sur 3 leviers :

1 - Une autre politique de transport

- Renationaliser les sociétés concessionnaires des autoroutes ;
- Imposer une alternative au seul tout routier en développant un concept de transport basé sur la complémentarité des modes et non leur concurrence ;
- Internaliser l'ensemble des coûts externes des transports de marchandises (congestion, bruit, pollution, usure des réseaux, accident, etc.) de chaque mode ;
- Taxer les entrepôts logistiques ou les centres commerciaux, parcs, etc. non pourvus de dessertes multimodales ;
- Rompre avec les logiques de métropolisation qui déséquilibrent les territoires et conduire une politique de réindustrialisation basée sur des logiques de circuit court et d'économie circulaire.

2 - Une réforme globale de la fiscalité

- Faire rentrer les niches fiscales qui profitent essentiellement aux entreprises et aux plus riches représenterait aujourd'hui 100 Mds€ ;
- Le CICE et le CIR c'est 26 Mds€ ;
- L'ISF c'est 3,2 Mds€ ;
- En affectant une part plus importante de la TICPE aux financements des infrastructures de transport (AFITF) ;
- Elargir l'assiette du versement transport au profit des AOM ;
- Baisser la TVA à 5% sur les transports en commun ;
- Stopper le remboursement de la TICPE versé au patronat routier et au BTP ;
- Instaurer une taxe sur les transactions financières.

3 - La création d'un Pôle financier public

- Qui reposerait sur un réseau d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des fonctions relevant du service public et de l'intérêt général. Il agirait comme un organisme bancaire, permettrait une politique d'investissement à long terme sans avoir recours aux marchés financiers.

Le secours en mer est un devoir STOP à l'hypocrisie des Etats !



Ces dernières semaines ont vu se répéter les drames de migrants en Méditerranée secourus par les navires comme SEA WATCH, OPEN ARMS, OCEAN WIKING.

Ces migrants, ne sont ni plus ni moins que des hommes et des femmes, parfois des enfants qui fuient les guerres et la misère que leur lèguent les puissances de l'argent où seule compte la captation des richesses au détriment des droits humains, sociaux et environnementaux. Ce capitalisme mondialisé génère ces terribles déplacements des peuples qui, au péril de leur vie et dans la souffrance du déracinement, vont à la recherche d'un monde meilleur et de dignité.

L'arrogance des Etats des pays « dits » développés en Europe ou ailleurs, chacun allant de sa formule incantatoire préférant opposer les populations dans la haine plutôt que véritablement s'attaquer aux racines du mal en préservant les intérêts des puissants, rejette dans les flots tumultueux et les risques des éléments naturels des mers et des océans ces migrants et ceux qui veulent et doivent les sauver.

C'est dans ce contexte que la CGT se félicite de la décision de la justice italienne permettant au bateau « Open Arms » de l'association espagnole Proactiva d'accoster à Lampedusa, le 20 août 2019, avec les 107 migrants naufragés et de l'accord européen pour le débarquement des migrants de l'OCEAN WIKING à Malte.

Cette décision représente une victoire pour toutes celles et ceux qui exigent le respect des lois maritimes et des principes humanitaires et un camouflet pour le Ministre de l'Intérieur sortant d'extrême-droite Salvini. Néanmoins, il reste inadmissible de laisser en Europe des êtres humains épuisés et malades attendre, dans des conditions extrêmes et souvent indignes, de pouvoir débarquer et se retrouver dans un endroit sécurisé.

Les capitaines des navires ne font que leur devoir et le droit maritime impose de porter assistance à toutes personnes en détresse en mer -et ceci depuis des centaines d'années- sans aucune restriction, avant la décision de l'État italien qui veut absolument criminaliser les capitaines de navires qu'ils soient de commerce ou des ONG.

Il est scandaleux et inacceptable de les criminaliser et de les arrêter dès qu'ils arrivent dans un port tout cela contrairement à toutes les lois internationales.

La CGT demande au gouvernement français d'assumer sa responsabilité de pays démocratique européen, de respecter les droits de l'homme et d'ouvrir les ports français les plus proches afin de permettre aux navires d'accoster et aux migrants de rejoindre les pays ayant décidé de les accueillir.

La CGT demande une clarté sur la place et le rôle de FRONTEX à la suite des rapports qui ont été publiés dans la presse européenne car il n'est pas acceptable que FRONTEX s'émancipe de l'application des droits fonda-

mentaux humains pour tous migrants et migrantes en détresse.

Divers rapports internes à Frontex, publiés le mardi 6 août, relayés par des associations des droits de l'Homme et par des médias, démontrent que l'agence européenne Frontex couvre des violations graves des droits humains des migrants et migrantes par des garde-frontières en Bulgarie, en Hongrie et en Grèce.

Viols, maltraitements, extorsions, vols, expulsion de mineurs non accompagnés, utilisation de menottes ou de sédatifs, ce ne sont que quelques exemples de signalements faits à Frontex.

Or, bien que ces garde-frontières nationaux travaillent sous la coordination des agents de Frontex, parfois même sous la surveillance d'un agent de liaison dépêché sur place par l'Agence, celle-ci s'en est systématiquement lavé les mains.

Opacité de fonctionnement – refus répétés d'accès aux documents relatifs aux opérations, malgré les obligations relatives à la transparence, réponses dilatoires aux plaintes de violations des droits humains, tel est le *modus operandi* révélé par ces enquêtes.

La CGT se demande quelle est la politique de l'État français pour rendre cette Agence compatible avec l'état de droit et les valeurs fondamentales que l'Europe se targue de protéger. Les représentants français au Conseil et les parlementaires européens qui viennent d'être élus devraient exiger d'urgence la mise en place d'un réel contrôle démocratique et le cas échéant judiciaire sur les activités de Frontex.

Même si les frontières extérieures de l'Union surveillées par Frontex sont loin de Bruxelles ou de Paris, elles ne devraient pas devenir des zones de non-droit et d'irresponsabilité. Nous avons toutes les raisons d'être extrêmement inquiets du sort réservé aux réfugiés et migrants. La CGT continuera d'exiger des autorités françaises et européennes d'assumer leurs responsabilités telles qu'inscrites dans le droit européen et international. Il est urgent de contrôler, dans la transparence et démocratiquement, les missions que chaque État effectue pour le compte de Frontex.

Le combat pour faire vivre les droits humains et l'État de droit doit se poursuivre et s'amplifier.

Ensemble, renforçons notre travail international, européen et national pour que soient garantis des droits universels pour toutes les travailleuses et tous les travailleurs.

Signalisation maritime- Protection du littoral Phares-Balises/Polmar

Danger pour nos côtes !



Les objectifs contenus dans Action Publique 2022, dans le cadre de la transformation de la fonction publique, représente également un danger pour l'avenir de l'activité et la protection de la mer et du littoral. Maintenir un haut niveau de sécurité pour guider les navires, protéger et préserver l'écosystème des mers et du littoral, est à nouveau menacé sous couvert de nouvelles technologies qui sont loin de faire l'unanimité.

La signalisation maritime

La **signalisation maritime** est constituée par l'ensemble des dispositifs utiles à la navigation maritime pour :

- indiquer les zones dangereuses aux abords des côtes et des grandes routes maritimes ;
- guider les navires vers les ports ;
- donner les moyens aux navires de connaître leur position, en vue de la côte comme au large, de jour comme de nuit.

Ces dispositifs peuvent être visuels, sonores ou radioélectriques : ce sont les phares, les balises, le GPS, etc.

Avec près de 11 millions de kilomètres carrés, la France est le deuxième domaine maritime de la planète derrière les Etats-Unis

Les Phares et balises

En France, l'entretien et la diffusion des informations sur les dispositifs de balisage et de navigation sont assurés par le service des Phares et balises. Ces services sont chargés d'entretenir, de moderniser les dispositifs d'aide à la navigation mis en place le long des côtes et en mer (France hexagonale et Outre-mer) pour signaler les dangers (écueils, hauts fonds) et baliser les routes maritimes et les chenaux d'accès aux ports.

Ces services relèvent des 4 Directions Inter Régionales de la Mer (DIRM) :

- Manche Est-mer du Nord (MEMN), dont le siège est au Havre ;
- Nord Atlantique-Manche Ouest (NAMO), dont le siège est à Nantes ;
- Sud-Atlantique (SA), dont le siège est à Bordeaux ;
- Méditerranée (Med), dont le siège est à Marseille ;
- Auxquelles s'ajoutent les Directions maritimes Outre Mer.

Les DIRM sont des services déconcentrés du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire qui dépendent de la Direction des Affaires Maritimes (DAM), l'une des trois directions de la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

Le programme Sécurité Affaire Maritime (SAM) géré par la DAM organise les Dispositifs de Contrôle et de Surveillance (DCS)

Les Centres de Sécurité des Navires (CSN), services spécialisés des DIRM ont en charge de veiller au respect des conventions internationales ou des règlements nationaux en matière de sécurité, de prévention de la pollution et, le cas échéant de sûreté et de certification sociale.

Les dispositifs d'aide à la navigation entretenus par le service des phares et balises comportent environ :

- 8 000 Etablissements de Signalisation Maritime (ESM) qui se décomposent en : 150 phares, 3 500 marques lumineuses, 4 500 marques passives.
- 3 systèmes de radionavigation : les stations terrestres françaises d'EGNOS (complément du GPS), le LORAN C (système de radionavigation) et une vingtaine de balises Racon (type de transpondeur radar utilisé pour marquer les dangers de la navigation maritime).

Les services des phares et balises exercent également les missions suivantes :

- la coordination avec les États étrangers et les organisations internationales (Organisation maritime internationale, AISM) pour les questions relevant de la signalisation maritime ;
- la gestion du matériel Polmar (lutte contre la pollution maritime) ;
- En lien direct avec les CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) assurant des missions de coordination des activités de sécurité et de surveillance des activités maritimes (trafic, surveillance des routes maritimes...).

Le personnel des phares et balises (environ 1000 personnes en 2019) comprend, entre autres, des **ouvriers des parcs et ateliers (OPA)** chargés d'effectuer les réparations, **des marins** chargés de conduire les baliseurs et

les bateaux de travaux (afin de déposer et reprendre les bouées en mer), et **des personnels d'exploitation et techniciens supérieurs du développement durable du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES)** spécialisés dans le domaine des phares et balises.

Le service des phares et balises, s'appuie avec d'autres services, sur l'un des services de l'Etablissement Public Administratif (EPA) : le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA, ex-CETMEF), qui met au point les dernières évolutions du matériel de signalisation.

Les Affaires Maritimes disposent d'une flottille de cinquante-cinq moyens de contrôle et trente-huit navires de balisage, soit quatre-vingt-treize bâtiments en tout :

- Trois patrouilleurs : Iris, Thémis, et le patrouilleur austral des Affaires maritimes Osiris ;
- Trois vedettes de surveillance régionale : Mauve, Armoise, Gabian (PM30) ;
- Vingt-quatre unités littorales des Affaires maritimes (ULAM) dotées de moyens côtiers ;
- Huit baliseurs ;
- Dix-neuf navires de travaux ;
- Onze vedettes de balisage ;
- Un navire de recherches archéologiques (de cent tonnes).

La protection du littoral- Plan Polmar

Le plan Polmar est un plan d'intervention français qui est déclenché en cas de pollution marine. Institué en 1978, à la suite de la catastrophe de l'Amoco Cadiz. Il sert à coordonner le personnel et à mobiliser les moyens de lutte. Le plan Polmar comprend un volet marin et un volet terrestre :

- Le plan Polmar Mer est déclenché par les Préfets maritimes ;
- Le plan Polmar Terre est déclenché par les préfets des départements concernés par la pollution lorsque la pollution atteint les côtes. Lorsqu'une coordination est nécessaire, elle est pilotée par les préfets de zone de défense ;
- 13 centres de stockage et d'intervention, à savoir 8 centres en France métropolitaine à Dunkerque, Le Havre, Brest, Saint-Nazaire, Le Verdon, Sète, Marseille, Ajaccio et 5 centres en Outre-Mer. Le maintien opérationnel est assuré par des OPA.

Le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) a été créé en 1978 dans le cadre des mesures prises à la suite du naufrage de l'Amoco Cadiz pour améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux et renforcer le dispositif d'intervention français.

Les orientations du MTES

La Direction de l'Armement des Phares et Balises (DAPB) a commencé, sous la directive de la Direction Générale des Affaires Maritimes, à un état des lieux de son activité en s'appuyant sur plusieurs rapports.

Signalisation maritime : mars 2018 rapport Cazotte-Baraduc

Ce rapport prévoit notamment de :

- Réviser des textes législatifs de la signalisation maritime et la politique de balisage, entre ce qui relève **strictement de l'État** (établissements de signalisations

maritime (ESM), et les autres balisages relevant d'installations portuaires et d'activités commerciales, dites « aides à la navigation de complément » (ANC) avec comme objectif de **transférer aux collectivités locales ce qui ne relève pas des obligations nationales.**

- Tendre vers un **centre opérationnel par façade maritime** et réduire le nombre de sites secondaires ;
- **Réduire le parc d'éléments de balisage** et adapter les matériels ;
- **Réduire la longue portée de certains phares et progressivement le parc d'ESM**, par le développement du balisage virtuel et du balisage actif en lien avec celui de la e-navigation ;
- **Réduire drastiquement la quantité de navires actuellement dans l'armement Etat qu'ils soient baliseurs ou navires de travaux.** Cela se fera par une extension des zones couvertes par les différents centres. **La Direction des Affaires Maritimes préconise la diminution de 15% des équipages de l'armement des Phares et Balises et 35% des navires.**

Plan Polmar : septembre 2017, Rapport AYPHASSORHO - PICHON, (CGEDD)- DUSART, (IGAM) sur l'organisation du dispositif POLMAR/Terre de lutte contre les pollutions marines.

En s'appuyant sur des statistiques établissant une réduction très sensible de la fréquence des accidents maritimes et des pollutions marines observée depuis plusieurs décennies, ce rapport préconise notamment de :

- procéder à une révision des textes de cadrage POLMAR pour adapter le dispositif à l'organisation territoriale ainsi qu'aux moyens des pouvoirs publics et préciser les responsabilités et missions des différents services ;
- réorganiser le dispositif de stockage des matériels de protection et de lutte POLMAR/Terre en métropole dans l'objectif de disposer à terme d'un seul centre de stockage unique. Cet objectif pourrait être atteint en passant par des phases intermédiaires comportant cinq ou deux centres...

Le désengagement de l'Etat

Ces différents rapports, issus d'une commande publique, visent en priorité à réduire l'intervention de l'Etat y compris dans les domaines relatifs à la sécurité et à la préservation de l'environnement.

Nous sommes toujours sous la logique de la « sacro-sainte » réduction de l'endettement public qui se traduit inexorablement par une réduction des moyens et des effectifs publics.

A partir de cela, nous pouvons douter de leur objectivité en raison de l'objectif recherché.

Pour arriver à ses fins, l'Etat utilise toujours les mêmes moyens :

- Décentraliser en transférant des compétences aux collectivités territoriales, c'est notamment le cas pour les installations portuaires (ANC) ;
- Privatiser autant que possible les missions de service public ;

Nous sommes bel et bien en face d'un désengagement de l'Etat et d'un déficit d'orientation sur les questions majeures. Les schémas directeurs de signalisation maritime et le rôle de la signalisation maritime au sein de la navigation moderne, la sauvegarde du patrimoine des phares, la mutualisation des moyens nautiques de la DAM, la modernisation de l'armement unique,... **Autant de sujets qui sont délaissés par l'administration de la mer.**

Toujours présenté sous les vocables de modernisation et de restructuration, le désengagement de l'Etat a des conséquences sur la sécurité maritime et la protection du littoral.

La réorganisation des services de la DAM est sans cesse conditionnée par la réduction de ses moyens et de ses effectifs. L'arrêt des recrutements notamment chez les OPA entraîne, dans un premier temps, une polyvalence et, par la suite, une perte de compétences sur des métiers spécifiques relatifs à l'entretien des phares et des bouées.

Les marins expérimentés des phares et balises ne pourront plus répondre à l'entretien de l'ensemble de la signalétique, cette charge reviendra alors aux acteurs locaux (mairies ou départements) qui ne sont pas certains d'assurer le maintien en l'état de l'ensemble du parc signalétique maritime régalién.

L'évolution vers **un balisage virtuel est loin de faire l'unanimité** chez les marins peu convaincus par son efficacité et sa fiabilité, d'autant qu'ils sont nombreux à ne pas être équipés de moyen récent comme par exemple les plaisanciers mais aussi la petite pêche qui naviguent à vue car proche des côtes.

Pour les personnels, aucune réflexion n'a été présentée aux organisations syndicales sur l'irruption de cette intelligence artificielle dans les procédures métiers et les services. Les conséquences sur l'évolution future des emplois n'ont pas été prises en compte. Aucune perspective ni prospective ne sont posées en termes de recrutements, de modification de l'exercice des missions.

L'éventualité d'une pollution marine semble écartée ou peu probable selon les rapports et expertises. Pourtant il ne faut pas oublier le naufrage du « Grande America » au large de la Rochelle en mars 2019 ou la collision en méditerranée en octobre 2018 entre un navire roulier tunisien et un porte-conteneurs chypriote. Accidents identifiés comme mineurs par les médias qui ont relativisé leur risque pour l'environnement maritime.

La CGT revendique un service public de qualité !

Incontestablement, l'orientation du Gouvernement privilégie l'intérêt économique au détriment de la sécurité et la protection de l'environnement. Ces choix liés à la politique ultralibérale sont contraires aux valeurs défendues par la CGT qui revendique un service public de qualité.

Pour la CGT, la sécurité maritime et la protection du littoral doivent rester une priorité avec des compétences qui doivent relever du niveau national.

Il faut stopper le projet 2022 et réorganiser les services de la DAM avec :

- Le maintien de la signalisation maritime sous la compétence de l'Etat avec des agents publics sous statuts publics ;
- Des moyens notamment en effectifs afin de pouvoir assurer les missions en toute sécurité ;
- Stopper les externalisations ;
- Permettre aux agents d'assurer leurs missions, de garder leurs compétences et la maîtrise de leurs métiers spécifiques au domaine maritime ;
- Le maintien des centres de stockage POLMAR/Terre en métropole et Outre-Mer ;

- Un effectif suffisant dédié à POLMAR/Terre pour l'entretien et la maintenance des matériels ;
- Un financement suffisant pour l'entretien et la maintenance des centres de stockage POLMAR/Terre ;
- Des textes réglementaires définissant le rôle de chacun (Etat, collectivités, niveau international...) pour assurer un véritable plan de crise en cas de pollution marine venant toucher le littoral ;
- Une formation adaptée à tous les agents concernés et des exercices de mises en situation avec tous les services de l'Etat, Collectivités, DDTM, ...
- Maintien en l'état de l'Armement Phares et Balises (navires, marins et leur statut).

L'Etat a les moyens de préserver et d'améliorer la signalisation maritime et la protection du littoral, il suffit d'une volonté politique.

Il faudra expliquer à la population comment la suppression des moyens et des effectifs qui entraînent la diminution d'un maintien opérationnel en cas de crise vont améliorer la sécurité maritime et la capacité de réponse aux risques de pollution.

Fédération Nationale des Syndicats du Transports

Statut unique des salariés du transports de voyageurs par route, tramway et métro d'un haut niveau social



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'années.

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 tous 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 CGT des Transports 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 CGT propose de prendre comme métier charnière de la construction de la grille de classification celui de conducteur de bus, métro et tramway. Ce métier représentant la majorité des emplois de la profession, il s'avère tout naturel qu'il serve d'emploi pivot en définissant un coefficient autour duquel s'architecturerait 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 son emploi et dans son 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.

Concernant le salaire minimum, la revendication de toute la CGT est le SMIC à 1800€. Cela doit rester notre repère revendicatif commun pour tendre à cet objectif en affirmant partout que le premier emploi/coefficient de la grille de classification doit être de 1800€.

Une première étape est, partant du métier charnière de celui de conducteur, d'aligner les minimums conventionnels existants dans chacun des secteurs. Dans le TRV, pour le conducteur de car de lignes régulières le salaire d'embauche conventionnel est de 1609,96€ ; dans les TU, pour le conducteur-receveur le salaire d'embauche conventionnel est de 1710€ ; à l'EPIC Ratp, le salaire d'embauche d'un machiniste est de 1906,96€.

Tout naturellement, la première étape sera d'exiger partout dans nos entreprises et nos branches que le salaire minimum d'embauche soit de 1906,96€ ;

La question du 13^e mois reste également un repère commun pour tous. 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 et plus de 90% des salariés du TU l'ont par accord d'entreprise tandis que la convention collective ne le prévoit pas.

Nous demandons 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 transport avec un minimum de 50% d'un salaire brut mensuel.

Temps de travail et organisation du travail

La revendication d'un temps de travail à 32 heures est la revendication commune de 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. Elle est aujourd'hui la seule réponse positive à une réelle lutte contre l'inactivité subie et le chômage.

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 dans une véritable redistribution de la valeur ajoutée pour le bénéfice de toute la société.

Une fois défini notre temps de travail, 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 maximales suffisamment protecteurs pour garantir ses principes.

La CGT 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.

Protection sociale

La protection sociale recouvre trois réalités :

- Les frais de santé ;
- La prévoyance ;
- La reconnaissance de la pénibilité.

Concernant les frais de santé tous les salariés sont protégés par une mutuelle d'entreprise, devenu obligatoire par la loi, et dont l'employeur se doit de s'acquitter de la moitié de la cotisation au minimum.

A 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.

Concernant la prévoyance, la prise en charge de l'incapacité 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 à départ à la retraite. Pour autant, ce système n'est aujourd'hui pas pérennisé financièrement et son avenir n'est pas garanti au-delà de 2020 ;
- La Caisse de Retraite spécifique des agents de la RATP sous statut mais qui depuis le 31 décembre 2008, est à double vitesse pour une grande partie des agents d'exploitation et de maintenance car ceux entrés après cette date sur ces métiers dit « service actif » aucun ne génère de bonification pour partir plus tôt en retraite.

La particularité de ces systèmes c'est qu'elle reconnaît la complexité de nos métiers, notamment leur 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 grève sur ce sujet !

Autres garanties sociales

Nos divers statuts ou convention intègrent certaines garanties qui permettent de prémunir les salariés de l'arbitraire patronal et de tous traitements inéquitables.

C'est ainsi qu'il est nécessaire de garantir le droit à la défense avec la mise en place de conseils de discipline paritaires, des commissions paritaires de classement pour se prémunir de déroulements de carrière discriminatoires ou encore de commissions paritaires de reclassement pour garantir la loyauté de la recherche effective d'un poste de reclassement.

**Garantir un haut niveau de droits sociaux, c'est préserver les intérêts
de l'ensemble des salariés, des usagers,
c'est assurer un haut niveau de sécurité de tous, pour tous !**

Transport sanitaire :

Donnons un service public de qualité au patient

Refusons le rendement !



Ces dernières années, le salariat a subi de plein fouet les différentes lois : santé, Rebsamen, Notre, El Khomri, Macron et les réformes des retraites successives et celle à venir avec le rapport Delevoye.

Notre système de santé privilégie la finance au détriment de l'intérêt général et des patients. L'actualité de ces derniers mois concernant l'organisation des urgences dans les hôpitaux et les cadences infernales et catastrophiques que subissent les urgentistes mais aussi les patients, en fait la démonstration. Les gouvernements successifs et les derniers plans d'économies ont entraîné, entre autres, des fermetures de structures et des diminutions d'effectifs, y compris dans les SAMU.

La mise en œuvre d'un service de proximité et de qualité au niveau de la santé, n'est plus une priorité pour l'Etat. Nous nous orientons vers une santé à deux vitesses créant des inégalités de soins en fonction des capacités financières des citoyens.

Face à cette libéralisation de la santé, les salariés du transport sanitaire sont confrontés aux pratiques de régressions sociales et de dumping social. Phénomènes qui s'amplifient depuis l'arrivée de grands groupes. Les ambulanciers en font le constat tous les jours dans leurs conditions de travail et salariales.

Les entreprises sanitaires du privé ont pour mission de répondre au besoin des patients pour les accompagner dans leurs processus de soins, que ce soit pour une consultation ou une hospitalisation.

Les différentes missions imposent des parcours et des besoins matériels différents : domicile à structure médicale, de structure médicale vers une autre, ... Pour que ces différents aspects soient pris en compte dans l'intérêt

des citoyens et des usagers, cela devrait être garanti par le service public. En attendant, cette carence est comblée par un service marchand.

Comment la CGT peut-elle redonner de la dimension à des soins de qualité avec des professionnels qualifiés, sans inégalité de traitements entre les patients et les soignants, autour d'un tronc commun « le service public » qui ne peut être que la seule garantie d'un système de santé équitable ? L'approche est, certes, politique et elle doit comporter des phases d'explications revendicatives pour atteindre l'objectif et particulièrement « pourquoi le service public ? » présenté trop souvent comme un coût, avec un salariat « privilégié ».

Le service public apporte pourtant une contribution décisive à la richesse nationale, au développement économique, industriel, social et à l'aménagement des territoires ; c'est pourquoi, la CGT Transports porte, avec les salariés du secteur des ambulanciers du privé, les syndicats et syndicats, un plan de travail revendicatif sous la forme d'une Pétition Nationale intitulé :

Je suis Qualifié pour être Ambulancier, PAS Transporteur

A la CGT, nous affirmons qu'il est déterminant d'avoir des perspectives portant sur des évolutions et des négociations sur les thèmes suivants :

- Organisation du temps de travail.
- Formations et leurs évolutions.
- Evolution du matériel.

La volonté de cette pétition est d'asseoir qu'un ambulancier fait le choix de ce métier pour être au service des patients tout en vivant du fruit de son travail.

A la CGT, nous affirmons que la profession d'ambulancier a toute sa place dans la chaîne des professionnels de la santé.

Avec cette dynamique, nous pourrions afficher des missions plus spécifiques aux transports sanitaires et aux ambulanciers.

C'est pourquoi, la CGT propose de participer fortement à la Pétition NATIONALE pour soutenir cette démarche sérieuse et visionnaire des ambulancières et ambulanciers du privé, plus qualifié-e-s au service de l'organisation des soins.

Une proposition CGT pour un véritable progrès social !

Pour signer la pétition :

<http://lapetitionnationalecgtamb.fr>

FORMATION TRANSPORT / UIT 2020

**L'outil essentiel, indispensable pour aguerrir nos militants
En réflexions, argumentations et propositions**



Le 2^e module de la formation 2019 s'est déroulé du lundi 02 septembre au vendredi 06 septembre inclus.

Composé de 11 stagiaires, l'ensemble des domaines de transports était représenté dans leur globalité.

Le groupe a permis d'apporter la richesse culturelle de nos métiers, de nos expériences afin d'appréhender les enjeux et le rôle économique que représentent les transports dans notre quotidien.

Lors de ce 2^e module, les thématiques consacrées à la conception et aux orientations européennes, la politique multimodale et aménagement du territoire, le financement des infrastructures ainsi que la reconquête du service public avec une thématique essentielle : le fret et la logistique.

Le dernier jour fut consacré à l'outil UIT sous la forme d'une table ronde avec plusieurs responsables de fédérations, d'UIT en territoires –lieux de confédéralisation de nos orientations et d'actions revendicatives.

Ce module s'est déroulé au sein de notre magnifique Centre de Formation CGT Benoît Frachon. Le lieu est parfaitement adapté pour permettre à chaque stagiaire d'enrichir son activité syndicale en se consacrant totalement à la formation.

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 !

1^{er} module de 3 jours : du lundi 04 au mercredi 06 mai 2020.

2^e module de 5 jours : du lundi 21 au vendredi 25 septembre 2020.

Ils se déroulent au centre de formation CGT de Courcelle.

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 2020 !

BULLETIN D'INSCRIPTION FORMATION 2020

Nom : Prénom : Sexe : Age :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : Portable :

Adresse électronique :

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

Entreprise : Secteur Public, nationalisé ou Privé :

Fédération CGT : UD

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

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

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine :

.....

Fiche à retourner à :

Par mail : form-synd@cgt.fr Tél : 01 55 82 81 48 **ET** à uit@cgt.fr , Tél : 01 55 82 80 47

Par Courrier : Espace revendications sociales et économiques - Case 3.2 263 rue de Paris 93516 Montreuil Cedex

AÉROPORTS DE PARIS



LE RÉFÉRENDUM : PREMIÈRE ESCALE POUR LA DEMOCRATIE

<https://www.referendum.interieur.gouv.fr/soutien/etape-1>



Rédaction : Union Interfédérale des Transports CGT - Directeur de la publication Frédéric Le Merrer - CPPAP : 1220 S 06 709 - N° 100-101 - novembre 2019
Conception maquette Fédération CGT des cheminots - Impression : Rivet - Photos : Pascale Lalys, DR.
263, rue de Paris-case 571 - 93515 Montreuil cedex - Tél : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr