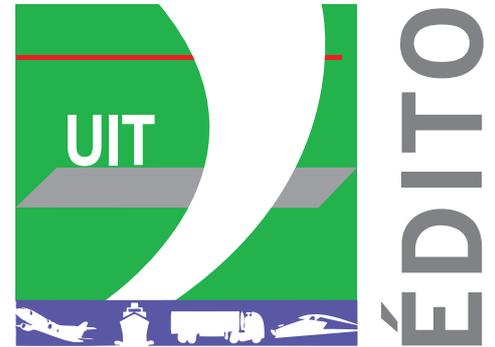


Edito .....	P 1
Concurrence tous azimuts ! .....	P 2
Le budget des infrastructures et services de transport .....	P 6
Le jour d'après commence dès aujourd'hui.....	P 10
Covid 19 : Vous avez dit « restez chez vous » ? .....	P 12
Les marins durement impactés par la crise de la Covid 19 ....	P 14
Formation .....	P 17



## La priorité du jour d'après doit être sociale et environnementale



© Pascale Lajys

 Frédéric Le Merrer  
Secrétaire général  
de l'UIT

A écouter la 4<sup>e</sup> intervention télévisée du Président de la République, ces urgences seront au rendez-vous du « jour d'après ». Nous pourrions y croire, mais les premières mesures budgétaires ont été prioritairement consacrées aux entreprises. Aucune contrepartie, notamment celle portant sur le maintien dans l'emploi ou encore celle des rémunérations des salariés n'a été rendue obligatoire dans l'octroi des aides publiques, qui se chiffrent quand même à plusieurs dizaines de milliards d'€ d'argent public ou de garanties de l'Etat.

Il ose dire qu'il n'y aura pas de hausse de l'impôt. Mais elles ont déjà eu lieu avec le maintien pour les 10 prochaines années de la CRDS qui représente 0,5% de cotisations de tous les salaires ou pensions pour les retraités. Que les plus hauts revenus ne se verront pas appliquer un retour de l'impôt sur la fortune est la seule information ! Cet impôt représenterait pourtant une recette fiscale de 10Mds€ pour les caisses de l'Etat, pris sur une population qui ne verra aucune différence dans son quotidien, contrairement aux « 1<sup>er</sup> de corvée ».

Il laisse entendre que nous aurons à faire des efforts, quitte à rogner encore sur les droits sociaux, comme le temps de travail et les salaires. Le mot d'ordre demeure flexibilité pour le droit du travail en faveur des employeurs. Il n'a absolument pas abandonné les réformes sur les retraites ou celle sur l'assurance chômage.

Les services publics en général et celui de la santé en particulier se verront appliquer la continuité de la cure d'austérité engagée depuis plusieurs années. Ils sont la cible du pouvoir qui prévoit encore et toujours des fermetures de lits. La priorité n'a pas changé de cap, celui de la privatisation rampante des secteurs publics. Bref, sommes-nous encore confrontés à une opération d'enfumage ?

Pour la CGT, l'urgence est à un changement de cap des politiques publiques !

Les propositions de la CGT contenues dans son document « le jour d'après, le progrès social et

environnemental, c'est possible et urgent ! » sont une invitation à démontrer le champ du possible.

De quelle société nous voulons pour vivre, au service de l'intérêt général, dotée de nouveaux outils de démocratie, financée par le produit des richesses créées, par une autre répartition de celle-ci. C'est possible et urgent de gommer les inégalités sociales qui se creusent en France et dans le monde ! Cette crise a révélé les inégalités sociales qui alors était compensées par les politiques publiques locale. La plus frappante a été celle de l'alimentation. Combien de familles se sont retrouvées en précarité alimentaire avec la fermeture des cantines scolaires ? Les banques alimentaires ont été prises d'assaut !

Cette crise a révélé l'urgence environnementale et le lien entre activité humaine et pollution. La planète a respiré durant deux mois. Mais avec le redémarrage de l'activité économique, les pollutions que la nature n'est pas en mesure de compensée sont à nouveau à déplorer.

En la matière, les transports représentent pour près d'un tiers des émissions de GES en France. Pour près de 90%, elles sont générées par le mode routier. Les politiques publiques contenues dans la Loi d'Orientation des mobilités seront-elles de nature à remédier à cette anomalie ? Pour la CGT c'est non ! L'Union Interfédérale des transports CGT propose la création d'un Pôle Public de Transports de Marchandises et de Voyageurs. Ce pôle a pour ambition d'organiser les transports en complémentarité entre les différents modes et non comme cela est réalisé actuellement en concurrence. Il reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'entreprises de transports et de gestion des réseaux et des infrastructures exerçant des missions de service public et d'intérêt général.

Pour ne pas subir, nous devons nous rassembler et agir pour que le monde d'après soit celui d'un monde meilleur pour tous.

# Concurrence tous azimuts !



La concurrence est-elle efficace pour répondre aux besoins de transports ? Rien n'est moins sûr ! Les économistes les plus libéraux conviennent que le marché n'est pas la réponse à apporter dans au moins trois domaines : Les biens collectifs, les monopoles naturels, et les externalités. Tous les modes de transports sont couverts par ces trois notions à des degrés divers. La CGT oppose à la concurrence, la réponse aux besoins des populations et la complémentarité entre modes de transport.

Lors des semaines antérieures au confinement, nous avons eu connaissance des annonces à propos du lancement d'appels d'offres pour les trains d'équilibre du territoire (liaisons Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux), et de plusieurs lignes TER sur la région Grand-Est. Dans le même temps la Présidente de la région IDF, Valérie PECRESSE annonçait sa volonté d'avancer les échéances d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires en

IDF, tout en préparant l'ouverture à la concurrence des bus opérés par la RATP dès 2025. Cette offensive libérale répond avant tout à une volonté délibérée du Gouvernement de remettre en cause de manière systématique toute gestion publique par des entreprises publiques pour ouvrir des marchés à de « nouveaux entrants » dans le cadre de Délégations de Service Public (DSP). C'est avant tout un modèle de concurrence « pour le marché », qui assure au concessionnaire une rente de situation garantie par des fonds publics.

Pour autant, et quels que soient les modes de transport ce sont les mêmes scénarios qui se répètent à chaque changement d'opérateur, à savoir la remise des droits et des conditions sociales des salariés dans le cadre d'un dumping social généralisé qui impacte largement tous les salariés des transports.

## FRET Ferroviaire : Quel bilan de la libéralisation ?

Le FRET Ferroviaire a été ouvert à la concurrence dès 2003 pour les transports internationaux et 2006 pour le trafic intérieur.

### Quel résultat et quelle efficacité ?

Le bilan de la concurrence dans ce secteur est sans appel, avec une part modale du FRET ferroviaire qui représentait 17 % en 2000 et qui ne représente aujourd'hui moins de 9 % de part modale.

FRET SNCF vient d'être filialisé au 1<sup>er</sup> janvier 2020, et malgré une reprise de sa dette à hauteur de 5,2 milliards d'euros et une recapitalisation de 170 millions d'euros l'avenir de l'activité est loin d'être garanti. D'autant que l'outil de production a été sacrifié avec la fermeture de nombreux triages, l'abandon du trafic des wagons isolés et un transfert massif des trafics sur la route.

Sur le plan social, ce sont plus de 10 000 emplois qui ont été supprimés à FRET SNCF en 10 ans, avec une dégradation des conditions de travail et l'explosion des polyvalences.

La situation des Entreprises Ferroviaires de FRET privées n'est guère plus glorieuse, avec seulement deux entreprises affichant des bénéfices selon leurs bilans 2018 (VFLI et Europorte)

Et comme cela ne suffisait pas, l'actuel Gouvernement a acté dans la réforme ferroviaire de 2018, l'ouverture à la concurrence des services voyageurs, qu'il s'agisse des TER (Trains Express Régionaux), des TET (Trains d'Equilibre du Territoire), mais aussi de RER et autres lignes de Banlieue.

Ces « marchés » seront ouverts à la concurrence à l'initiative des AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités) que

sont les régions ou encore de l'Etat qui est l'AOM pour les trains d'équilibre du territoire.

Sur le plan social, la fin du recrutement au STATUT à la SNCF, et les transferts de personnels en cas de perte de marchés, ont renforcé la nécessité de disposer d'un cadre social de Branche. Pourtant force est de constater que ceux qui promettaient qu'il serait de haut niveau ont une fois de plus menti. L'opposition motivée de la Fédération CGT des Cheminots à l'accord sur les classifications et rémunérations de la Branche Ferroviaire, illustre à souhait les stratégies patronales de dumping social pour qui la différenciation se fait avant tout par la mise en concurrence des salariés plus que par la qualité ou la ponctualité des services ferroviaires....

Le cadre législatif et réglementaire étant posé, l'Etat a souhaité montrer le chemin en lançant la procédure d'appel d'offres pour les lignes Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux. Et comme la concurrence n'est que fort peu « libre et non-fauscée », l'infrastructure a fait ou fait l'objet d'importants travaux, et le matériel roulant qui sera remis clé en main au futur exploitant est neuf !

L'appel à candidatures précise même que la maintenance du matériel ou la billettique peuvent être sous-traités à un tiers. Sans compter que l'Etat pourrait imposer au futur concessionnaire la création d'une filiale ad-hoc. Tout préfigure une atomisation du système ferroviaire en une multitude de PME, voire de Start Up du rail, qui faute de taille suffisante devront recourir à une polyvalence exacerbée, et au dumping social en remettant en cause le cadre social préexistant par le jeu des dénonciations d'accords et usages, tout en remettant en cause le niveau de sécurité par la multiplication des intervenants.

## Le Réseau Ferroviaire ouvert à la concurrence

Pendant l'adoption du Pacte ferroviaire, et sous la pression d'un rapport de force et un conflit d'une durée sans précédent, le Gouvernement a été contraint à annoncer le maintien des « petites lignes ». Ces 9 000 km de lignes, sont largement menacées faute de financement pérenne en raison notamment du fort besoin de régénération lié à l'état du réseau. Ces lignes aussi appelées dessertes fines, sont souvent essentielles pour irriguer de nombreux territoires, tant en termes de marchandises que de voyageurs. C'est d'autant plus vrai dans le contexte de métropolisation posé par la loi Notre.

Après avoir mandaté le préfet PHILIZOT pour réaliser un audit sur les « petites lignes », sa publication a été sans

cesse retardée, pour finalement être rendue publique dans une version très expurgée et affublée d'un édito du secrétaire d'Etat.

Il en ressort, outre la volonté d'expérimenter les « trains légers », l'intégration au réseau dit structurant de 1 500 km de lignes, pour un coût de 1,3 milliard d'euros sur 10 ans devant être assumé par SNCF Réseau sans aucun financement fléché. Une partie de ses lignes verra ses besoins en financement traités dans le cadre des futurs contrats de plan Etat-Région. Mais avec la crise sanitaire, ces lignes ne vont-elles pas payer cash des restrictions budgétaires des collectivités, faute de moyen financier dédié ?

## Article 172 de la Loi d'orientation de la LOM

Pour un peu plus de 1 000 km de lignes, les dispositions prévues à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités seraient mises en œuvre par les régions qui en font la demande. Cet article prévoit que les lignes d'intérêt local

ou régional peuvent faire l'objet d'un transfert de gestion à la demande des exécutifs régionaux. Les régions assureraient donc les fonctions de gestionnaire d'infrastructure et peuvent en déléguer tout ou partie à un tiers.

Cette possibilité existe également pour SNCF Réseau qui peut déléguer certaines de ses missions à des gestionnaires d'infrastructures délégués. Il existe à date 12 gestionnaires d'infrastructure disposant d'un agrément en cours de validité répertoriés par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF). Ce chiffre pourrait donc rapidement exploser et conduire à un dépeçage en règle du Réseau Ferré national (RFN), soit par un processus d'atomisation en une multitude de Gestionnaires d'infrastructure, soit par une sortie du RFN de lignes qui relèveraient ensuite du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés en lieu et place de l'EPSF. Plus besoin de certificat de sécurité, plus besoin de licence de conducteur, et donc des règles d'exploitation, de maintenance et de sécurité allégées...

La pleine mise en œuvre des dispositions de l'article 172 de la LOM requiert pourtant un décret que le Gouvernement et le secrétaire d'Etat aux transports promet pour la fin du premier semestre 2020.

Alors que les conditions de ces transferts ne sont pas encore formalisées, sous l'impulsion de M. DJEBBARI, plusieurs régions envisagent des conventions avec l'Etat et SNCF Réseau visant à définir sur leurs périmètres régionaux, les lignes ayant vocation à rejoindre le réseau dit structurant, celles qui ont vocation à être couvertes par les contrats de plan Etat/Région, et enfin celles qui ont vocation à être financées à 100 % par les régions. Etant par ailleurs entendu les lignes couvertes par les CPER peuvent également faire l'objet d'un transfert de gestion tel que prévu à l'article 172 de la LOM.

### Grand-Est tête de pont de la privatisation du Réseau

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services voyageurs, la région Grand-Est est la première à envisager pour la ligne Nancy-Vittel-Contrexéville un partenariat public/privé d'une durée de 22 ans comprenant notamment la régénération de l'infrastructure ferroviaire, l'entretien et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ; les dessertes ferroviaires et routières du lot considéré ; Exploiter les gares mono-transporteurs; et l'entretien et la maintenance courante des matériels, installations et équipements nécessaires à l'exploitation du service.

Alors que la loi impose à la SNCF la séparation de l'exploitant du gestionnaire d'infrastructure, elle fait sauter cette obligation dès lors que la gestion du réseau n'est plus du ressort de SNCF Réseau !

Les opérateurs privés en quête de rémunération du capital, sécurisé sur une longue durée s'en frottent les mains ! On imagine aisément les conséquences de l'extension de ce scénario sur le long terme, sans compter que ces transferts pourraient également donner lieu à des transferts de personnels, comme c'est le cas pour les appels d'offres concernant les services voyageurs.

### RATP : Les mêmes potions libérales !

La loi d'Orientation des Mobilités a appliqué les mêmes recettes mises en œuvre dans le Pacte Ferroviaire à la RATP pour l'ouverture à la concurrence des bus, métros et RER.

L'ouverture à la concurrence des bus est inscrite dans la loi depuis 2009, il ne manquait qu'à en définir le cadre pour une ouverture à la concurrence prévue au 31 décembre 2024. C'est désormais chose faite dans le cadre de la LOM. La RATP pourra notamment créer des filiales ad-hoc pour répondre aux appels d'offres, et les personnels seront transférés à l'opérateur qui remporte le marché.

Les lignes de RER et le métro ne seront ouverts à la concurrence qu'à l'horizon 2040, avec à la clé une possible multiplication des opérateurs dans une zone dense comme l'Île-de-France où les moyens à mettre en œuvre pour répondre aux besoins nécessitent au contraire une coordination et une mutualisation.

Une fois de plus, c'est la logique de dumping social qui dicte ces choix bien plus que la qualité de l'offre qui est de toute façon déterminée par l'Autorité Organisatrice. Les transports urbains de voyageurs, sont soumis depuis longtemps à ces logiques. A chaque changement d'opérateur, les droits et garanties sociales sont remises en cause.

### Les cars Macron, même combat !

Libéralisés en 2015 par celui qui était alors ministre de l'économie, les autocars longue distance ont fait irruption dans le paysage avec des prix d'appel extrêmement agressifs pour capter rapidement ce nouveau marché. La SNCF n'a alors pas craint de se lancer dans ce créneau qui entre pourtant en concurrence directe avec nombre de liaisons ferroviaires. Finalement sa filiale OUIBUS, a dû être cédée à BLABLACAR après avoir essuyé de lourdes pertes, soit plus de 200 millions d'euros. Autant d'argent qui aurait pu être utilisé pour améliorer les dessertes des trains d'équilibre du territoire, remettre les trains de nuit sur les rails, ou revoir la tarification pour rendre le train accessible au plus grand nombre.

Par ailleurs, après plusieurs années d'exploitation et de pertes pour l'ensemble des opérateurs, le secteur se restructure autour de deux seuls opérateurs (FlixBus et BLABLA CAR), et un modèle économique basé sur la sous-traitance, voire les auto-entrepreneurs, et donc le LOW COST social.

**L'aérien lui aussi !**

La récente volonté de privatiser ADP illustre à souhait la volonté de ce Gouvernement de ne laisser échapper aucun secteur à la logique du marché. C'est sans doute parce qu'Aéroports de Paris génère des bénéfices, que cette cession a été envisagée.

L'expérience récente des privatisations des autoroutes démontre bien le projet actuel du Gouvernement : vendre des infrastructures publiques pour enrichir quelques-uns, tandis que la privatisation ne bénéficie pas à la majorité qui doit payer pour les profits des actionnaires.

Après plus de 2 ans de bataille et de lutte syndicale, la CGT a réussi à mobiliser l'opinion publique, des élus de gauche comme de droite. C'est cette dynamique qui a permis de lancer la procédure de Référendum d'Initiative Partagée (RIP). Si le seuil des 10 % des inscrits sur les listes électorales n'a pas été atteint, avec 1,1 millions de signatures, il n'en demeure pas moins que cette démarche a permis de remettre en débat la question de la maîtrise publique des infrastructures de transport. A ce jour, la privatisation d'ADP n'est plus d'actualité.

La concurrence dans le transport aérien qui a explosé ces dernières années avec l'irruption du modèle LOW COST, se traduit désormais par une concentration du secteur, par le jeu de fusions, de rachats et parfois de faillites comme cela a été le cas avec Aigle Azur.

Là encore ce sont les salariés qui payent les pots cassés, avec des conditions sociales tirées vers le bas, pour réduire sans cesse les coûts. Sans compter le fait que des compagnies comme Ryan air, sollicitent largement des subventions pour installer des bases dans différents aéroports de province.

La prise de conscience grandissante du Grand Public sur les questions environnementales, est une occasion de remettre en débat la question des externalités positives ou négatives des différents modes de transports et de faire mesurer la nécessité de sortir du modèle de la concurrence tous azimuts en partant de la réponse aux besoins de transport pour y apporter des réponses adaptées et complémentaires entre modes de transport, avec un haut niveau de sécurité et de garanties sociales pour les salariés.

Le projet de l'Union Interfédérale des Transports CGT, avec la proposition de la création d'un Pôle Public de Transports de Voyageurs et de Marchandises, peut-être la solution afin de répondre aux besoins de transports intégrant les enjeux sociaux et les enjeux environnementaux. La crise sanitaire qui est toujours présente dans notre quotidien avec son lot de drame humain, nous fait prendre conscience du rôle essentiel de certaines activités économiques. Les transports en font partie. Mais elle a aussi permis de voir les nombreuses failles d'un système économique livré au marché. Pour la CGT, cette crise nécessite un changement de paradigme. La question des services publics, leur efficacité et les moyens dont ils disposent doit être à nouveau la pierre angulaire pour la construction d'un autre modèle de société. Un modèle résolument moderne qui fait appelle à l'intelligence collective au service du commun. Il s'agit de ne pas reproduire les mêmes effets avec les mêmes politiques publiques. L'organisation des transports, leurs nécessaires investissements, doivent faire l'objet d'une planification. Il s'agit d'engager une rupture avec les logiques court-termismes. C'est à ces conditions que nous relèverons les défis d'une société qui priorise l'intérêt général et le vivre ensemble. **Cette vision intègre à la fois les urgences climatiques et les urgences sociales en France et dans le monde.**



# Le budget des infrastructures et services de transport



La politique nationale des transports est budgétée chaque année dans le cadre du Projet de Loi de Finances (PLF), principalement au travers du programme 203 sous la responsabilité du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES).

En lien avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les objectifs affichés sont le maintien et l'amélioration des réseaux nationaux de transport ainsi que leur optimisation et le développement de nouveaux modes en incluant le respect de règles économiques, sociales et environnementales.

Ces objectifs se déclinent dans les domaines routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aéroportuaire, transports collectifs.

Les crédits budgétaires de la loi de finances sont complétés notamment par des fonds de concours. Ils comprennent des Autorisations d'Engagements (AE) et des Crédits de Paiement (CP). Les Autorisations d'Engagement sont le support d'engagement de dépenses comme, par exemple, pour des investissements, dont la réalisation et le règlement en Crédits de Paiement peuvent être échelonnés sur plusieurs exercices.

Pour 2020, le montant total des engagements de paiement du budget 203, infrastructures et services de transports est fixé à 3 159,1 millions d'euros (en baisse de 6,1% par rapport à 2019) et le montant total des crédits de paiement à 3 183,7 millions d'euros (en baisse de 0,3% par rapport à 2019).

Programme 203	Autorisations d'engagements (AE)			Crédits de paiement (CP)		
	LFI 2019	PLF 2020	écart	LFI 2019	PLF 2020	écart
Routes –entretien	335,9	287,6	-14,4%	317,8	304,4	-4,2%
Ferroviaire	2 402,2	2 398,3	-0,9%	2 421,2	2 399,7	-0,9%
Voies navigables	251,5	250,1	-0,4%	251,5	250,1	-0,4%
Ports	99,8	101,0	+1,2%	99,8	101,0	+1,2%
Transports collectifs	152,4	22,6	-85,2%	12,4	22,6	+81,3%

Transports combinés	27,1	27,1	-	32,1	32,1	-
Fonctions support	18,3	29,4	+60,7%	18,3	29,4	+60,7%
Transport routier	5,6	5,6	-	5,6	5,6	-
Sécurité ferroviaire	-	-	-	-	0,2	+100%
Transport aérien	54,7	37,0	-32,4%	34,9	38,3	+9,6%
<b>TOTAL</b>	<b>3 365,6</b>	<b>3 159,1</b>	<b>-6,1%</b>	<b>3 193,6</b>	<b>3 183,7</b>	<b>-0,3</b>

Des fonds de concours complètent ce budget et compensent ces baisses : 2 338 millions d'euros en Autorisations d'Engagement et 2 548,7 millions d'euros en Crédits

de Paiement. La majeure partie des fonds de concours est apportée par les collectivités locales et l'AFITF.

## L'AFITF, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

Cet établissement public à caractère administratif institué par le décret 2004-1317 du 26 novembre 2004, est chargé de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport. Il est placé sous la tutelle de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES). L'AFITF est dotée d'un conseil d'administration de douze membres dont six représentants de l'Etat, un député, un sénateur, trois élus locaux et une personnalité qualifiée. Son existence et son utilité ont été critiquées, notamment par la Cour des comptes qui a attaqué sa légitimité et sa capacité à contourner les règles budgétaires à travers, notamment, sa non-obligation de plafonnement financier en loi de finances.

Au départ, les ressources de l'AFITF provenaient essentiellement des dividendes perçus par les péages autoroutiers, alors propriété de l'État. En 2006, lors de la privatisation des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA), l'AFITF a bénéficié d'une dotation de substitution de 4 milliards d'euros. Par la suite, ses ressources devaient être également assises sur la mise en place de l'écotaxe qui n'a pas abouti.

Aujourd'hui, bien que les recettes de l'AFITF soient qualifiées de « pérennes », il n'en demeure pas moins qu'elles sont fluctuantes et soumises aux décisions politiques. Il en va donc de même concernant l'utilisation de ses ressources en termes de dépenses d'intervention :

### Les recettes

- La taxe d'aménagement du territoire due par les concessionnaires d'autoroute affectée depuis 2006 et plafonnée à hauteur de 610 millions d'euros.
- La redevance domaniale due par les concessionnaires d'autoroute au titre de l'occupation du domaine public. Elle est fonction de la valeur locative du réseau concédé.

- Une partie du produit des amendes radar.
- Une partie de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE).
- Depuis 2016, une contribution volontaire exceptionnelle des SCA.
- Pour 2020, une contribution sur la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Evolution des recettes de l'AFITF par poste entre 2015 et 2020						
En millions d'€	2015	2016	2017	2018	2019	PLF 2020
Taxe Aménagement Territoire	555,4	512	516	472	523	552
Redevance Domaniale	326,4	331	351	348	355	360
Amendes Radar	233,2	333	405	248	226	193
TICPE (1)	-	763	1 124	1 028	1 205	1 586
Contribution SCA	-	100	0	100	-	-
Taxe Billets Avion	-	-	-	-	-	230
Divers (2)	1 239	1	-	35	168	60
<b>TOTAL</b>	<b>2 354</b>	<b>2 040</b>	<b>2 396</b>	<b>2 231</b>	<b>2 477</b>	<b>2 981</b>

(1) dont baisse de 2cts € par litre de carburant de l'exonération partielle de la TICPE accordés aux entreprises de transports routiers (en moyenne, l'exonération représentait 20cts contre 18cts en 2020).

(2) dont produits exceptionnels et subvention Etat.

Alors que le manque de moyens est criant pour régénérer les réseaux, les ouvrages d'art, investir dans le report modal et de nouveaux chantiers, le budget de l'AFITF est bien insuffisant. Si les montants issus de la taxe d'aménagement du territoire et de la redevance domaniale ont peu varié d'année en année, il n'en est pas de même pour les autres recettes. Les amendes radar ont baissé

de 405 à 226 millions d'euros entre 2017 et 2019. La contribution des SCA porte bien son nom « d'exceptionnelle » puisqu'elle n'a été versée qu'en 2016 et 2018 et est plafonnée à 100 millions d'euros. Quant à la TICPE, si sa part augmente d'année en année dans les ressources de l'AFITF, celle-ci n'en récupère qu'une infime partie (3,2% en 2019).

## Répartition de l'affectation de la TICPE pour 2019

Total TICPE	Etat	Régions	Transition énergétique	AFITF
37,7 milliards	17	12,3	7,2	1,2

Enfin, une autre question se pose. Au bout du bout, qui contribue vraiment au paiement de ces ressources ? Les clients des autoroutes pour lesquels les prix des péages ne cessent d'augmenter. Les usagers du réseau routier qui payent des amendes. Les clients au bout de la chaîne de fret sur lesquels sont transférés une partie des coûts internes de production. Enfin, les clients des compagnies aériennes

car c'est le prix du billet qui sera taxé. Conclusion, ceux qui retirent les bénéfices financiers des réseaux de transport ne sont pas ceux qui abondent le budget de l'AFITF. En privatisant l'exploitation de réseaux de transport, l'Etat prive l'AFITF de ressources stables et durables tout en épargnant ceux qui profitent de cette externalisation.

## Les dépenses d'intervention

L'AFITF joue le rôle d'opérateur financier chargé de fournir tout ou partie des financements pour des projets d'infrastructures de transport dont les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER). Ces derniers ont été prorogés de deux ans. Les futurs CPER pour la période 2021/2027 devraient être arbitrés à l'automne 2020. Mais la ligne budgétaire transports et infrastructures devrait en être exclue. Les discussions devraient être conduites sous l'égide du ministère des transports, mais avec la promul-

gation de la Loi d'Orientation des Mobilités, l'arbitrage dans les domaines routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes ou transports collectifs pourrait être réalisé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI). Nous sommes toujours en attente de la publication du décret d'application prévu initialement le 1<sup>er</sup> avril 2020, afin d'en connaître véritablement son fonctionnement, ses missions et sa composition.

## Autorisations d'engagement (AE) et crédits de paiement (CP) par destination

Destinations en millions d' €	Autorisations d'engagements			Crédits de paiement		
	2018 (exécuté)	2019 (exécuté)	2020 (prévisionnel)	2018 (exécuté)	2019 (exécuté)	2020 (prévisionnel)
Routes	774,0	835,6	1 020,0	942,0	945,7	1 101,5
Ferroviaire	1 290,7	1 065,9	417,2	901,9	1 080,9	1 339,8
Fluvial	81,3	1 179,1	137,2	86,7	102,6	130,0
Maritime	37,3	42,0	38,2	49,2	39,1	46,3
TCA (*)	273,5	332,1	337,8	245,8	278,8	302,7
Divers (**)	20,0	51,4	89,7	346,4	17,0	61,2
Support	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7
<b>Total</b>	<b>2 477,4</b>	<b>3 507,0</b>	<b>2 040,8</b>	<b>2 572,6</b>	<b>2 464,9</b>	<b>2 982,0</b>

(\*) Transports Collectifs en Agglomération

(\*\*) Dont mobilités actives et continuités cyclables

## Evolution des dépenses d'intervention de l'AFITF par mode de transport entre 2015 et 2018.

Dépenses en millions d'euros	2015	2016	2017	2018
<b>Hors CPER</b>	<b>1 148,8</b>	<b>1 343,9</b>	<b>1 507,6</b>	<b>1 489,8</b>
Routier	375,8	491,1	520,8	638,9
Ferroviaire	594,5	697,5	849,0	677,6
Fluvial	62,8	82,9	78,9	86,7
Maritime	31,2	26,9	24,9	19,7
TC	84,5	45,5	34,0	66,9
<b>CPER et assimilé</b>	<b>588,8</b>	<b>606,7</b>	<b>579,2</b>	<b>735,8</b>
Routier	363,1	287,9	290,6	303,1
Ferroviaire	111	122,9	115,5	224,3

Fluvial	1,9	0,5	0,5	0
Maritime	25,7	28,0	25,0	29,5
TC	87,1	167,4	147,6	178,9
Divers	544,8	68,8	67,8	346,4
<b>TOTAL</b>	<b>2 282</b>	<b>2 019,4</b>	<b>2 154,6</b>	<b>2 572</b>
<b>Total routier</b>	<b>738,9 (42,5%)</b>	<b>779,0</b>	<b>811,4</b>	<b>942,0 (42,3%)</b>
<b>Total ferroviaire</b>	<b>705,5 (40,6%)</b>	<b>820,4</b>	<b>964,5</b>	<b>901,9 (40,5%)</b>
<b>Total fluvial</b>	<b>64,7 (03,7%)</b>	<b>83,4</b>	<b>79,4</b>	<b>86,7 (03,9%)</b>
<b>Total maritime</b>	<b>56,9 (03,3%)</b>	<b>54,9</b>	<b>49,9</b>	<b>49,2 (02,2%)</b>
<b>Total TC</b>	<b>171,7 (09,9%)</b>	<b>212,9</b>	<b>181,6</b>	<b>245,8 (11,1%)</b>

Outre le manque de ressources globales pour les transports, cherchez bien une évolution du financement du report modal dans les dépenses d'intervention de l'AFITF ! Si les montants ont progressé dans pratiquement tous les modes, excepté le maritime, la part des dépenses pour chaque mode n'a pratiquement pas évolué entre 2015 et 2018. Le poids du secteur routier reste le même (42,3% contre 42,5%) alors que tout en augmentant les moyens pour tous les modes pour répondre aux besoins, il faudrait néanmoins favoriser les secteurs moins polluants. Le ferroviaire augmente seulement de 0,1%, le fluvial de 0,2%, les transports collectifs de 1,2% et le maritime baisse de 0,9% !

Les questions de financements sont complexes à appréhender car très techniques et difficiles à suivre dans le temps. Les périmètres d'intervention peuvent être évolutifs, tout comme la structure des budgets et leurs destinations. Mais les affectations budgétaires traduisent des intentions politiques et ceux qui sont aux « manettes » tentent, par différents artifices, de brouiller les pistes pour nous écarter de ces enjeux.

La CGT a de nombreuses propositions et revendications à faire valoir dans ce domaine tant sur le montant des recettes que sur ceux qui doivent y contribuer et évidem-

ment sur les utilisations à leur réserver. Nous aurons l'occasion d'y revenir en développant l'ensemble de ces sujets dans de futurs articles du bulletin de l'UIT.

Pour la CGT, la question des transports et des infrastructures est un élément incontournable dans la vie économique d'un pays et de son développement. Il doit se faire pour et au service de l'intérêt général et il doit garantir à tous, quel que soit le territoire, une égalité de traitement. La réponse aux besoins de transports de voyageurs ou des marchandises impose une maîtrise publique des décisions d'investissement et de fonctionnement des modes de transports et des infrastructures. La complémentarité des modes de transports sera privilégiée à leur concurrence afin que leurs pertinence sociales et environnementales soient privilégiées au détriment des seuls intérêts du capital.

La crise sanitaire qui impacte l'humain à travers le monde doit nous conduire à un changement de paradigme. Les choix politiques doivent résolument répondre aux urgences sociales et climatiques.

NB : Les éléments du budget du programme 203 peuvent varier dans le cadre du 3<sup>e</sup> Projet de Loi des Finances Rectificatif 2020.

# **Le jour d'après commence dès aujourd'hui,**

## **Pour repenser l'organisation des transports Et la consistance de ses infrastructures**



**Le secteur des transports publics est encore durement touché par la crise sanitaire liée au COVID 19 et ce dans toutes ses composantes. Que ce soit en raison du confinement, de la limitation des échanges nationaux et internationaux, de la mise en place du chômage partiel et du télétravail, les mesures prises pour enrayer la propagation de l'épidémie ont mis en sommeil l'activité économique et les besoins de transports. Les trafics aériens, maritimes, routiers et ferroviaires ont été drastiquement réduits, voire paralysés et essentiellement tournés vers les échanges de marchandises. L'aéroport d'Orly et certains ports ont été fermés, les réseaux urbains et régionaux ont fonctionné au ralenti et les**

**TGV ne transportent que 1 % des voyageurs habituels. Aujourd'hui, si le niveau de l'offre de transports terrestre retrouve un niveau équivalent à celui d'avant la crise, le taux de fréquentation n'a lui toujours pas retrouvé son niveau optimum.**

Nous traversons une situation que personne n'a évidemment jamais connue, surtout sur une période de plusieurs semaines et des perspectives qui s'annoncent préoccupantes pour plusieurs mois.

Une situation qui appelle d'ores et déjà à réfléchir sur le désormais célèbre « jour d'après », l'organisation de notre mode de vie sociale et économique et à penser autrement notre rapport au monde et à la planète.

Citoyens, acteurs politiques, économistes, scientifiques, de nombreuses voix s'élèvent pour rompre avec un système à bout de souffle destiné à servir les intérêts de certains au détriment du plus grand nombre et de la planète.

Au niveau des transports, au-delà des conséquences directes de la crise pour les usagers et les salariés, c'est l'occasion de réfléchir à nos besoins et par la même aux infrastructures nécessaires aux populations et à notre société qui devra nécessairement évoluer dans sa nature et sa finalité.

Malheureusement, ce n'est pas ce qui se dessine actuellement avec un pouvoir politique et économique qui ne prennent pas la mesure de la situation et qui comptent bien redémarrer « comme avant », se saisissant même des mesures exceptionnelles mises en place par le Gouvernement pour tirer des profits sur le dos des salariés et des contribuables.

### Des chantiers qui ont redémarré en plein confinement

Alors que la grande majorité des chantiers d'infrastructures de transport ont été à l'arrêt durant plusieurs semaines, ce n'est pas un hasard si un des premiers à redémarrer a été celui du Charles de Gaulle Express, cette liaison ferroviaire tant contestée qui doit relier directement la Gare de l'Est à l'aéroport au détriment des usagers de la ligne B du RER et plus globalement à l'ensemble des lignes du transports du quotidien. « Le train des riches », c'est même un symbole !

Après une mise en sommeil prolongée des infrastructures existantes, la priorité s'est portée sur les réseaux, afin qu'ils soient de nouveau opérationnels et permettre un retour à la normal progressif de nos capacités de transport.

Dans un second temps, il s'est concentré sur les opérations de maintenance et de régénérations des différents réseaux et des modes de transports indispensables au redémarrage avant que des contraintes techniques liées à l'arrivée de l'été ne viennent perturber les capacités d'intervention.

### Le jour d'après se prépare dès aujourd'hui

Au-delà des mesures d'urgence nécessaires pour maintenir à flot les différents acteurs et redémarrer l'activité de manière sûre et efficace, il faudra mettre en place un grand plan d'investissements pour les infrastructures de transport. A ce jour, les transports collectifs sont les oubliés du plan de relance de l'activité. Aucune subvention publique n'est à ce jour prévue par le Gouvernement. Les baisses de recettes dont disposent les AOM, notamment celles liées au Versement Mobilités sont estimées à -4Mds€ qui n'est à ce jour toujours pas pleinement garanti à être compensé par l'Etat. La ligne budgétaire du programme 203 (transports et infrastructures) du PLF 2020 sera-t-elle aussi garantie ? Rien n'est sûr ! A chacune des interventions de la Ministre de la transition écologique et solidaire, ou du secrétaire d'État chargé des transports n'ont donné de garantie financière aux opérateurs de transports collectifs ni aux lignes budgétaires « investissements infrastructures des transports » pourtant essentielle à la réussite d'une transition écologique.

Penser ou repenser le monde de demain, c'est le sujet auquel il faut nous consacrer et cela dans de nombreux domaines dont celui des transports.

Il nous faut concrètement redéfinir nos priorités et orienter nos financements vers les infrastructures nécessaires

aux enjeux stratégiques de la Nation en termes de transport de masse mais également pour irriguer chaque parcelle du territoire, que ce soit pour les voyageurs ou les marchandises.



Les infrastructures de transport devront demain, non seulement répondre aux besoins actuels, notamment ceux liés aux déplacements domicile/travail, de loisirs et économiques, mais également anticiper les besoins futurs liés à une réindustrialisation du pays et à l'intégration des besoins environnementaux.

**Cette crise a fait apparaître de nombreuses failles dans notre modèle libéral**, notre manière de vivre, de produire et de consommer. Au-delà du drame social et humain que nous vivons, il nous faut en tirer les enseignements pour que demain soit différent, pour que l'humain et notre environnement soient au cœur de nos préoccupations.

**C'est tout un système qu'il nous faut repenser. Les transports en sont un maillon essentiel qui doivent également évoluer dans leur approche.** Il nous faut repenser leur financement, leur fonctionnement, leur place dans la société si l'on veut qu'ils continuent d'exercer le rôle essentiel qu'ils occupent dans notre pays, notamment dans le domaine social et économique.

**La CGT met à disposition du débat ses propositions, notamment celle de la création d'un Pôle Public de Transports de Marchandises et de Voyageurs.** Il repose sur la mise en réseau d'un ensemble d'entreprise de transports et de gestion des réseaux et des infrastructures exerçant des missions de service public et d'intérêt général. Sa conception s'inscrit dans une logique modale de la chaîne de transport, en complémentarité entre eux, en opposition des logiques de concurrence.

**Pour que le « jour d'après » qui commence dès aujourd'hui soit signe de renouveau, c'est tous ensemble qu'il nous faut construire le monde de demain.**

Ensemble, exigeons un grand plan d'investissements dans des infrastructures de transports pour répondre aux besoins des citoyens et de la Nation ainsi qu'aux grands enjeux environnementaux et sociaux du XXI<sup>e</sup> siècle !

**Ensemble, exigeons des transports de qualité, sûrs et au service de tous, sur tout le territoire ! Ensemble, écrivons notre avenir !**

# Covid 19 : Vous avez dit « restez chez vous » ?



Au début de la crise sanitaire, la CGT n'a cessé de revendiquer la suspension des activités « non essentielles » durant la période de confinement. L'objectif étant de limiter au minimum la présence de salariés sur les lieux de travail en leur évitant de s'exposer au covid-19 et de le transmettre à leurs proches.

Mais le si cher « restez chez vous » du Gouvernement s'est vite confronté au « il faut maintenir les activités économiques essentielles à la vie de notre pays », envoyant des millions de salariés au travail sans protections suffisantes. A ce titre, les salariés du transport ont été mis à rude épreuve.

De fait, la définition des missions « essentielles » est devenue stratégique et conflictuelle. Elle a donné lieu à de véritables confrontations entre organisations syndicales, salariés et employeurs/décideurs.

## Des outils mis à disposition pour définir les risques

Pourtant, les outils sur lesquels s'appuyer pour déterminer les conditions de réalisation en sécurité des activités en cas de crise sont nombreux pour peu qu'ils existent, qu'ils soient mis à jour et surtout appliqués.

Le Document Unique de Prévention des Risques (DUERP) est obligatoire, il identifie et classe les risques auxquels sont susceptibles d'être exposés les salariés. Il doit définir les mesures de prévention à mettre en œuvre en fonction de différents contextes et être mis à jour régulièrement.

Le Plan de Continuité d'Activité (PCA) qui définit dans chaque cas de crise (sanitaire, climatique, ...) quelle organisation du travail doit être mise en place suivant les cas, quels postes doivent être maintenus en présentiel, ceux qui peuvent être télé-travaillés...

## Une totale absence d'anticipation du risque pandémique

Ce qui s'avère depuis le début de la crise liée au coronavirus c'est le degré d'impréparation de la plupart des employeurs. Certains parce qu'ils n'ont pas anticipé et d'autres, parce que la poursuite du maximum d'activités est privilégiée à la protection de la santé des salariés. Les CSST ou les CHSCT ne sont pas toujours réunis et leurs préconisations peu souvent mises en œuvre.

Pendant qu'une partie des salariés ont été frappés par le chômage partiel, d'autres ont poursuivi leurs missions : transport de marchandises, de voyageurs, fret, nettoyage, ambulances, encadrement des chantiers de construction des infrastructures, ... tous les secteurs

ont été concernés : route, rail, maritime, fluvial, aérien et transports collectifs.

Le droit syndical a été malmené. La possibilité pour les représentants des personnels de s'assurer de l'effectivité et de l'efficacité des mesures de protections des salariés pour ceux qui n'ont pas eu d'autres choix que de se rendre sur leur lieu de production et des règles du travail ont, quant à elles, été considérées comme non prioritaires.

La démocratie sociale doit faire l'objet d'une continuité, c'est le dernier rempart à l'autoritarisme patronal.

## Le transport est une activité essentielle et d'intérêt général

L'activité des transports est essentielle dans la vie économique d'un pays. Mais elle ne doit pas non plus gommer, face à une crise sanitaire, la nécessaire différenciation à réaliser entre les notions d'essentielle et de vitale.

Lors du confinement maximal, a-t-il été normal par exemple que les transports continuent leurs activités, que les marchandises transportées n'ont aucune utilité en matière alimentaire, sanitaire ou médicale ? A-t-il été normal de poursuivre des chantiers d'infrastructures des réseaux de transport non urgents alors que les personnels ne peuvent respecter les mesures barrières et n'ont pas le matériel nécessaire à leur protection (gel hydroalcoolique, masques, gants, ...) ? A-t-il été utile de maintenir certaines lignes de transports collectifs ? Et que dire dans le domaine maritime où la promiscuité décuple les risques ! Pour ce dernier, nous avons été témoins de la continuité du déchargement des containers sur les ports français alors qu'aucune disposition n'a été prise pour assurer le débarquement des équipages à bord des navires. Les marins ont pour certains d'entre eux, passé plus de 5 mois à bord des navires sans possibilité pour eux d'en débarquer.

## Pour la CGT, la priorité c'est la sécurité sanitaire

Au sein des activités essentielles, il s'agit d'identifier les collectifs de travail, leur dimensionnement, les outils et les lieux de production nécessaires à leur réalisation. Celle-ci doit être définie à partir des réalités. Quels sont les niveaux des trafics effectifs ? Quels sont les plans de transports établis pour assurer la continuité de l'offre de transport ? Ces règles sont d'autant plus exigeantes, que le niveau de service à assurer impose une mise à disposition de moyens humains décuplée du fait de l'effet réseau de l'organisation de la production organisée autour de « cluster » souvent interdépendants entre eux. Dans un contexte de confinement maximum, organiser un plan de

transport trop important pourrait conduire à l'inverse de l'effet attendu, à savoir éviter le risque pandémique.

La démocratie sociale doit être renforcée afin que la définition des activités vitales au sein des activités essentielles qui détermineront les collectifs de travail nécessaires, soit négociée et élaborée avec les représentants au sein des IRP. Ces derniers devront être consultés sur les mesures de reprise ou de continuation de l'activité, mais ils devront aussi procéder à la vérification et à la mise en œuvre des mesures de protection des salariés.

## Les intérêts des uns ne sont pas les intérêts des autres

L'épidémie du covid-19 révèle l'opposition entre intérêts des salariés et de leurs organisations syndicales centrés sur la réponse aux besoins immédiats, sur la santé et sur les conditions de travail et ceux des tenants du capital qui ne perdent pas de vue profits et dividendes. D'ailleurs ceux-là ne trouvent pas « essentiel » de reconnaître le professionnalisme des travailleurs, au contraire, ils profitent de la crise pour attaquer une fois de plus leurs garanties collectives et leur Code du travail avec l'aide du Gouvernement !

Comme quoi l'interprétation de la notion « d'activités essentielles » illustre bien, une fois de plus, l'existence de deux classes irréconciliables !

L'échec de « gestion de la crise » par l'Etat et le patronat démontre l'urgence de redéfinir le modèle de société que nous voulons. Une société plus juste et plus égalitaire, qui réponde aux enjeux sociaux, environnementaux et de santé impose un développement économique tourné vers les services publics au service de l'intérêt général.

**La sécurité des personnels ne s'achète pas, pas de protection, pas de travail.**

# Les marins durement impactés par la crise de la COVID 19



Dans une économie fortement mondialisée, et malgré la crise de la Covid 19, le capital se préoccupe toujours plus du sort de ses revenus financiers au détriment des conditions sociales des marins des navires de commerce. Les règles sociales internationales qui régissent les gens de la mer du secteur maritime sont durement soumises au dumping social. Les rémunérations, les temps d'embarquement, les durées du travail des marins font l'objet de distorsion très importantes en fonction des pavillons des navires et de la nationalité des marins. Si nous y ajoutons la complaisance de certains Etats pour lesquels, les normes fiscales, et environnementales sont extrêmement faibles voire inexistantes, le maritime est un secteur des transports des plus « profitables » pour le capital.

Mais la crise de la Covid 19, pour laquelle nous avons les prémices de son ampleur en fin d'année 2019 en Chine, a encore amplifié et a révélé la priorité des Etats des pays « dits développés ». Il fallait coûte que coûte prioriser l'acheminement des produits manufacturés en provenance des pays où les coûts de profitabilité sont les plus importants. C'est alors que les porte-containers amarés dans les ports continuaient à déverser les containers remplis de marchandises pour certaines essentielles et pour d'autres mercantiles, que les équipages, eux, étaient condamnés à rester à bord. Les temps d'embarquement ont doublé et même triplé. Ils sont ainsi passés de 30 jours à 60 ou 90 jours et de 90 jours à 180 jours, voire, pour les marins hors de l'UE, des durées d'embarquement atteignant jusqu'à 12 mois. C'est inacceptable !

## Des autorités rapidement alertées

Très rapidement, les alertes auprès des autorités et des armateurs ont été nombreuses, provenant de la CGT à l'échelle nationale ou d'ITF, d'ETF, de l'OIT, OMI, ONU, ICS à l'échelle internationale. L'ensemble de ces organi-

sations, dans leur pluralité, ont revendiqué des mesures sociales afin de garantir le droit aux marins de débarquer. Les armateurs doivent assurer et prendre à leur charge la relève et les rotations d'équipages, qu'ils se trouvent sur les ports français, aux 4 coins de la planète en mer ou dans les ports internationaux. Les marins ne doivent pas être condamnés à rester en quarantaine dans l'attente des décisions des autorités et de l'inaction des armateurs. Dans les faits, la prise en charge des équipages a été tardive, retardant un retour des marins sur terre auprès de leurs familles.

## Aucune anticipation à la crise

Il est dorénavant démontré qu'aucun Etat de ce monde n'avait préparé des dispositions particulières face à ce type de pandémie. Les armateurs à l'identique n'y étaient pas préparés sans doute toujours plus préoccupés par la santé de leurs actions et de leurs dividendes.

Pourtant, dans le droit français, chaque entreprise est tenue de négocier des Plans de Continuité d'Activités et de tenir à jour et à disposition un Document Unique d'Evaluation et de Préventions des Risques. Les armateurs français sont tenus de respecter le droit français. Assurément, le pourcentage de risque que le monde soit confronté à cette pandémie était jugé marginal.

## Un risque qui augmente en milieu clos

La santé des marins n'a pas été la priorité. La contamination des marins du porte-avions CDG nous a pourtant démontré l'inverse. Le risque pandémique, dans un environnement clos, qu'est la promiscuité d'un navire, est multiplicateur de contamination. Si ces mesures obligatoires, peuvent conduire à des mises en quarantaine (en l'occurrence dans ce cas 14 jours), celle-ci doivent être définie en prenant en compte le facteur humain. Il est inadmissible que des équipages soient imposés à des durées d'embarquements qui soient multipliées par deux. C'est faire fi de leur obligation et de leurs engagements familiaux, de leurs santé physique et mental

## Un rapport international qui confirme un sentiment d'abandon chez les marins

Une récente étude vient confirmer ces propos. Elle montre les conséquences de l'épidémie de coronavirus qui plombent le moral des marins. Le dernier rapport du Seafarer Happiness Index (SHI, indice de bonheur des marins) montre qu'il a chuté entre le dernier trimestre 2019 et les trois premiers mois de l'année 2020. Le document montre que les marins se sentent insuffisamment protégés.



© Marine traffic

gés à bord, épuisés physiquement et psychologiquement, éloignés de leurs familles, anxieux.

Selon cette étude, les marins se sont sentis abandonnés, impuissants et tristement inutiles pour leur famille. Cette étude internationale montre le peu de cas qui est fait aux marins, à leurs conditions de vie à bord des navires et à leur éloignement de leur famille. Il n'est pas étonnant alors, que la cellule psychologique mise en place à l'hôpital de Saint Nazaire en direction des gens de la mer, reçoivent de nombreux appels de marins en détresse et en souffrance psychologique.

Que les navires soient de commerce ou navire de croisière, le ressenti, doublé des réalités vécues chaque jour par les marins à bord des navires demeurent. Le facteur humain est essentiel dans l'équilibre familial et professionnel. Il est inadmissible que les armateurs aient abandonné des équipages, plus préoccupés aux transports des marchandises et à leurs livraisons. Leurs priorités sont démontrées ! Les marins n'en font pas partie.

#### Des autorités qui priorisent le marché avant l'humain

La Direction des Affaires Maritimes et Armateurs de France (autorité française et patronat) mettent en avant le code des transports qui prévoit en ses articles L5621-9 //L5621-16//L5542-29, « la période maximale d'embarquement de 6 mois, peut être portée à 9 mois dans la cadre d'un accord collectif ». Il est fort probable que cette dégradation règlementaire des « taquets » du travail décourage beaucoup de marins français à continuer dans la profession. Plus les marins resteront à bord, plus les risques d'accident, de stress, de problèmes psychologiques risquent d'augmenter pouvant générer une remise en cause de la sécurité des équipages et des navires. Une catastrophe sanitaire pourrait ainsi se conjuguer à une catastrophe écologique. C'est inadmissible !

#### La priorité à des aides publiques pour CMA CGM

Pendant ce temps, profitant de la crise, en recherche de liquidité après l'acquisition de Ceva Logistics (entreprise de la logistique spécialisée dans la supply-chain), l'arma-



teur CMA CGM basé à Marseille a sollicité il y a quelques jours un emprunt bancaire d'un montant de 1,05 Mds€ contracté auprès de son pool bancaire historique (HSBC, BNP Paribas et Société Générale) et garanti à 70 % par l'État français. Son PDG a indiqué : « *Malgré l'incertitude qui pèse sur l'économie mondiale, nous prévoyons un deuxième trimestre en nette amélioration grâce à la discipline opérationnelle de l'industrie et à notre politique de maîtrise des coûts* ». Il ne s'aventure pas sur la teneur du 3<sup>e</sup> trimestre mais anticipe une baisse des flux autour de 10 % sur le premier semestre. CMA CGM a, jusqu'à présent, désarmé une dizaine de navires (hors maintenance) et assure avoir maintenu sur les axes Asie-Europe et Asie-Amérique du Nord des capacités similaires à l'avant Covid-19.

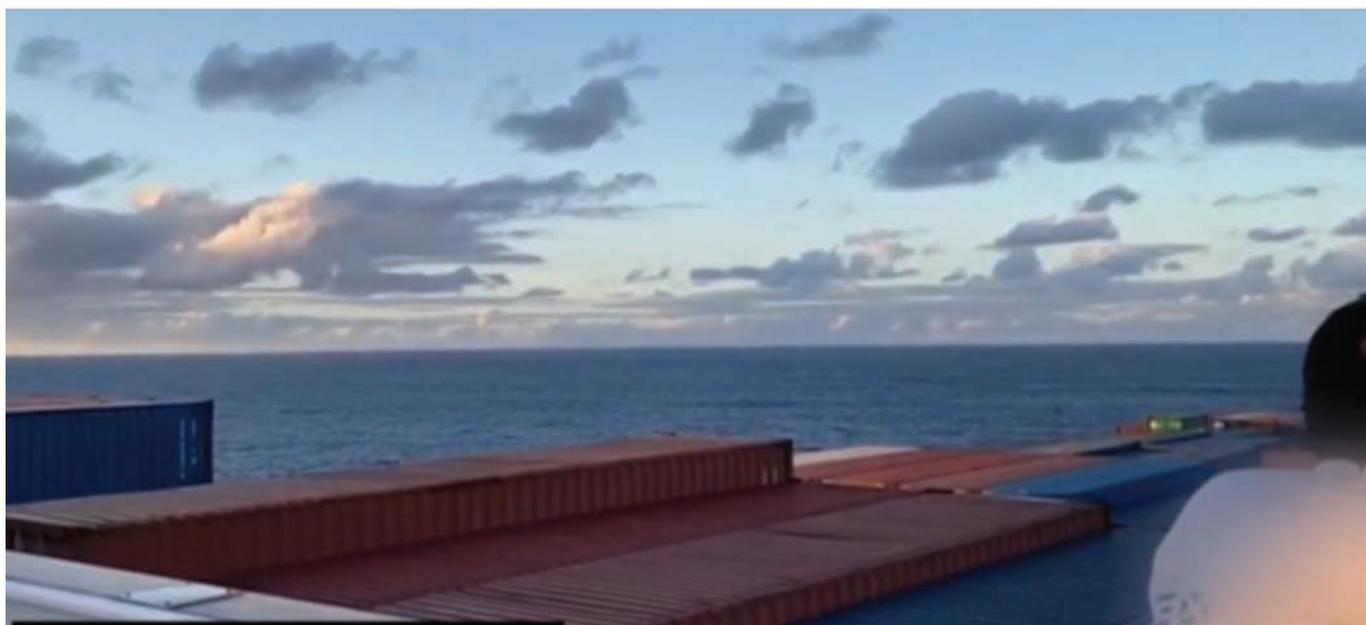
À l'issue des trois premiers mois de l'année 2020, le n° 4 mondial du transport maritime conteneurisé est parvenu à dégager un résultat d'exploitation en hausse et un résultat net positif, malgré un chiffre d'affaires et un volume transporté en baisse. Le groupe CMA CGM affiche un résultat d'exploitation (Ebitda) en hausse de 24,9 %, à 973 M\$ et dégage un résultat bénéficiaire à 48 M€ contre une perte de 43 M\$ au premier trimestre 2019. La marge opérationnelle est ressortie en hausse à 13,5 %. Du point de vue des flux, CMA CGM se trouve en phase avec la contraction de la demande mondiale de transport maritime qui aurait chuté de 4,7 % au premier trimestre par rapport à la même période l'an dernier.

**La santé des gens de la mer, des marins doit être la priorité !**

**La CGT exige** que les aides publiques servent prioritairement à la sauvegarde de l'emploi et des conditions de travail. CMA CGM bénéficie de plus de 1 Mds€ de prêt garanti par l'Etat. Comment alors ne sont-ils pas en mesure d'assurer le rapatriement des marins, ni la rotation des équipages ?

**La CGT exige** que les gouvernements et les armateurs mondiaux, qui sont pour la plupart européens, passent de la parole aux actes. Les déclarations d'intention ne suffisent pas ! Il doit leur être imposé l'obligation des rotations d'équipages, en déroutant les navires vers les ports maritimes où seront garanties les règles de sécurité et sanitaires.

Ces dispositions doivent être rendues obligatoires pour tous les marins quels que soient leur nationalité, le pavillon du navire ou les armateurs, afin qu'ils puissent rejoindre leur famille.



# FORMATION TRANSPORTS / UIT 2020 : NÉCESSAIRE, UTILE POUR ARMER NOS MILITANTS !



© Pascale Lalys

Pour 2020, à situation exceptionnelle, mesure exceptionnelle (Sous réserve de déconfinement du Centre CGT de Courcelle)

La crise sanitaire dans laquelle nous nous situons, nous a conduits à annuler le 1<sup>er</sup> module de la formation UIT, initialement prévu du 04 mai au 06 mai. Afin de ne pas péjorer la formation syndicale des militants, nous avons pris la décision de maintenir la session 2020.

## **A situation exceptionnelle, mesure exceptionnelle.**

Sous réserve de déconfinement du centre de Courcelle, elle se tiendra sur un seul module de 5 jours du 21 septembre au 25 septembre. Elle nous impose de revoir la forme pédagogique, tout en maintenant son contenu. Cela impliquera nécessairement un investissement plus important des stagiaires au regard de la densité de travail que cela va générer. C'est à cette condition que nous maintenons la session 2020.

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 envi-

ronnementales 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 exceptionnellement pour 2020, une formation transports, construite sur un seul module au lieu des deux :

Il se déroulerait au centre de formation CGT de Courcelle. Sur 5 jours : du lundi 21 septembre 2020 au vendredi 25 septembre 2020.

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 !**

### Fiche complète du stage transports 2020 sur [www.cgt.fr](http://www.cgt.fr) (formation syndicale)

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_ Sexe : \_\_\_\_\_ Age : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Tél : \_\_\_\_\_ Portable : \_\_\_\_\_

Adresse électronique : \_\_\_\_\_

Candidature présentée par (Confédération, union départementale, Fédération, Union locale ou Comité 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 : \_\_\_\_\_

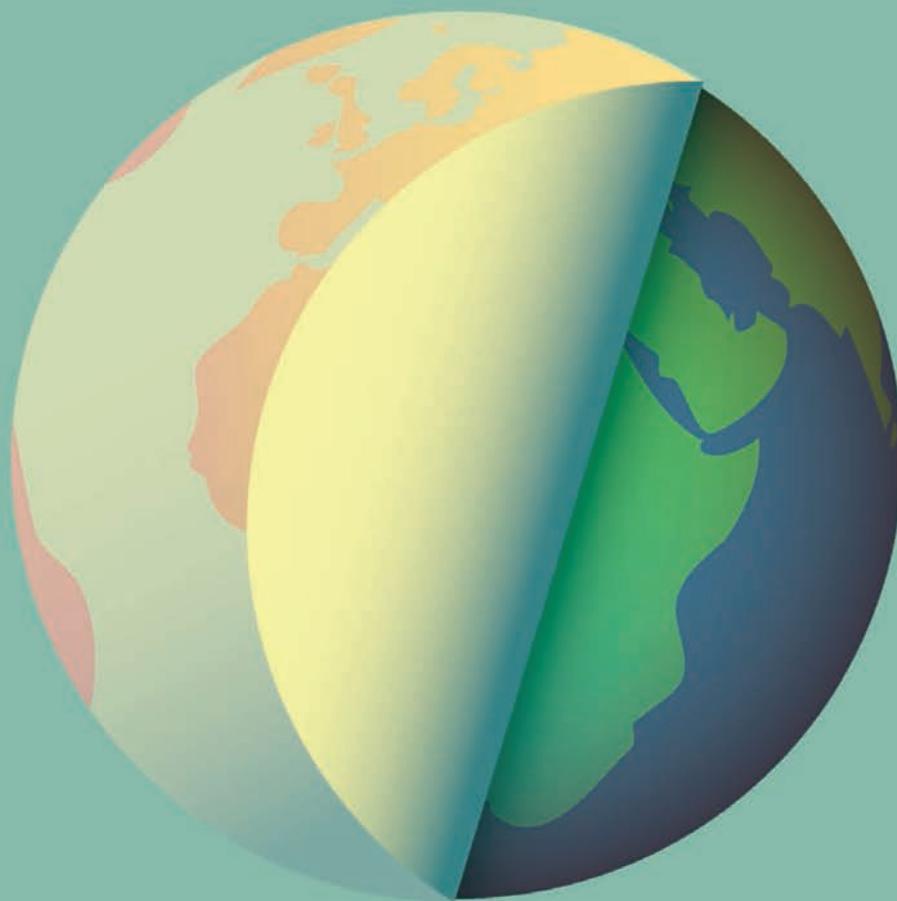
#### Fiche à retourner :

Par mail : [a.lecomte@cgt.fr](mailto:a.lecomte@cgt.fr) Tél : 01 55 82 81 48 et à [uit@cgt.fr](mailto: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

# LE PROGRES SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL C'EST POSSIBLE ET URGENT !

- Améliorer la vie en changeant le travail !
- Financer le progrès social, c'est possible !
- Santé et protection sociale, vecteurs de progrès social
- Pour un monde meilleur, plus de justice et de démocratie sociale
- Pour une reconquête et une relocalisation de l'industrie dans le respect de l'environnement et de la planète
- Pour le développement d'une agriculture respectueuse de la santé et de la nature
- Pour une reconquête des entreprises publiques et nationalisées autour des besoins fondamentaux
- Pour une amélioration et un développement des services publics
- Aménagement du territoire et environnement
- Des règles pour mondialiser le progrès social



Prendre connaissance du document CGT sur :

[cgt.fr/dossiers/le-progres-social-et-environnemental-cest-possible-et-urgent](https://cgt.fr/dossiers/le-progres-social-et-environnemental-cest-possible-et-urgent)





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

**SYNDIQUEZ-  
VOUS !!!!**

**[www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)**

