

Edito .....	P 1
Les comptes transports 2014 .....	P 2
Bison futé en danger .....	P 4
Dossier : Coût du transport , enjeux sociaux environnementaux.....	P 6
Colloque Projets industriels dans le nord.....	P 13
Brèves .....	P 16
En direct d'une région : La Bretagne, le travail et la mer.....	P 18
Formation Transport/UIT 2016 .....	P 20



## **AGISSONS LE 08 OCTOBRE 2015 !** **POUR UN AUTRE AVENIR** **SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL**



© Pascale Lalys  
Dominique Launay  
Secrétaire général  
de l'UIT

Dans un contexte mondial extrêmement compliqué et douloureux pour les peuples -résultat de stratégies géopolitiques du Capital voulant toujours renforcer sa domination sur les peuples pour s'approprier les richesses des pays où ils résident et limiter leurs pouvoirs à décider de leur propre avenir ; et ce ne sont pas les bombes qui règlent les situations, bien au contraire, que de sang, de morts et de misères depuis l'invasion américaine de l'Irak en 2003. - la CGT se bat pour la paix partout dans le monde.

Car c'est cette politique guerrière qui jette de nouveaux réfugiés sur les routes !

Cependant, cette volonté politique aux relents guerriers ne nous fait pas oublier les autres «bombes» lancées par le Président de la République visant le Code du Travail qui serait «illisible».

Mais, ce qui gêne la lisibilité du Code du Travail c'est, avant tout, la multitude de dérogations qui ont été imposées au cours des années par les employeurs.

Et nos gouvernants voudraient faire de ces dérogations la règle ! La CGT réaffirme que le Code du Travail est le socle minimal de garanties collectives. Il doit être applicable à tous ! Les négociations à l'entreprise doivent améliorer ces garanties, pas les fouler aux pieds.

D'ailleurs, les salariés des transports et infrastructures en savent quelques choses et multiplient des luttes qui portent sur des questions et choix de société où se mêlent salaires et emplois, conditions de travail et pénibilité, service public et aménagement du territoire, en lien avec les politiques européennes.

Depuis des années, les transports sont le laboratoire du dumping social, précurseur du low cost et la Commission Européenne poursuit son objectif de libéralisation totale : ferroviaire, cabotage routier et maritime, service portuaire, ciel unique ... Aucun secteur n'échappe à cette dictature financière !

Le dumping social, porté par les différentes directives européennes, fait des ravages dans tous les secteurs des transports, amplifiés par le phénomène lowcost (bas coût) qui parti de l'aérien se généralise à tous les modes. Il nous faut arrêter cette machine à broyer les emplois, les conditions sociales des

salariés et menaçant l'avenir du service public. Cette logique du «bas coût», c'est «perdant/perdant» pour les salariés et les usagers et «gagnant/gagnant» pour les actionnaires et le Capital !

Alors que va se tenir, fin novembre 2015, la conférence mondiale sur le climat à Paris (COP21), le gouvernement acte des décisions, dans les transports, allant à l'encontre de la réponse aux besoins sociaux et environnementaux. Il est vrai que les transports sont le noyau dur du Capitalisme Mondial, moteur du dumping social, des délocalisations...Un système sous contrôle des marchés et du patronat mondial bien éloigné des enjeux environnementaux, de l'avenir de la planète, des besoins des peuples et des conditions sociales des salariés.

La loi Macron contribue de cette démarche, en s'attaquant au socle social du travail, en légalisant les sociétés de Manning en France pour les marins ou encore en instaurant la libéralisation de l'autocar, complètement à contre courant d'un report de la route vers le rail, à l'image de ce qui se produit pour le transport des marchandises.

Mais, comme toujours, on refuse d'aborder la véritable question de fond qui est le «juste coût des transports» dans une conception multimodale pourtant inscrite dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Le transport est tellement sous tarifé qu'il n'est même plus un frein aux délocalisations industrielles multipliant les parcours parasites de marchandises et contribue à vider l'emploi des territoires. C'est tout le sens du dossier de ce bulletin.

Il n'y a pas d'avenir économique, social, environnemental et pour un véritable report modal si nous ne sortons pas de la pensée unique dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence ... Alors que nous avons besoin de complémentarité, de multimodalité, de maîtrise publique et de service public pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux. L'heure est au rassemblement et à la mobilisation pour gagner un mouvement interprofessionnel, de haut niveau !  
**C'est ce que propose la CGT, dans un cadre unitaire, le 08 octobre 2015 !**

# LES COMPTES TRANSPORTS 2014



## Les politiques d'austérité, sources de dumping social appuyé par la logique du bas coût, sont lourdes de conséquences pour le secteur des transports et infrastructures.

Le 52<sup>e</sup> rapport de la Commission des Comptes Transports de la Nation (CCTN) 2014 nous a été présenté le 03 juillet 2015. La CGT, seule organisation syndicale présente, n'a pas manqué - dans sa déclaration et ses interventions - de faire un certain nombre de remarques et d'analyses sur les données reprises dans le document.

Bien que nous soyons l'année de la tenue de la COP21, à Paris (qui fait couler beaucoup d'encre, source de beaucoup de déclarations -notamment issues du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et de sa ministre) nous nous sommes demandés si nous étions bien dans le pays où s'était tenu un Grenelle de l'Environnement et où étaient passées ses recommandations, ses décisions particulièrement en matière de transports ?

En effet, le rapport confirme les grandes tendances de ces dernières années avec un fret ferroviaire toujours extrêmement bas, à moins de 10%, même chose pour le fluvial (qui baisse en 2014). Les transports intérieurs terrestres de marchandises sont toujours dominés par le transport routier. Les parts modales n'évoluent plus guère depuis 2010. La route représente 87,8% du transport terrestre hors oléoducs, le transport ferroviaire : 9,8% et le transport fluvial : 2,4%.

Dans le même temps, le pavillon français est en forte baisse dans le transport routier marchandises, comme il s'effrite dans le transport fluvial ou encore dans le maritime avec le dépavillonnage de navires sur le transport de produits pétroliers en lien avec la loi de 1992.

Ces éléments confirment - s'il en était encore besoin - que les politiques d'aus-

térité menées ces dernières années, appuyées par un dumping social féroce et une politique du bas coût (low cost) sont mauvaises pour l'emploi, pour le pavillon français et pour l'environnement.

Nous sommes bien loin des objectifs du Grenelle de l'Environnement qui demandait que le Fret ferroviaire, fluvial et le cabotage maritime soient déclarés d'Utilité Publique.

D'ailleurs, les investissements en infrastructures de transports sont en forte baisse en 2014 (-9,4%). C'est le cas pour RFF (Réseau Ferré de France devenu SNCF Réseau) avec une baisse des subventions de fonctionnement de 3,2% et des subventions d'investissements.

Il est à noter que les collectivités locales contribuent pour 62% au financement public des investissements de RFF, confirmant un désengagement de l'Etat dans le financement des infrastructures ferroviaires comme c'est le cas avec la loi du 04 août 2014 portant la réforme du système ferroviaire (que nous avons et continuerons de contester) qui ne s'est pas attaquée au financement et au désendettement du système.

Rappelons que c'est bien une dette de l'Etat -toujours en progression- qui conduit à ce que les intérêts de la dette soient plus élevés que les subventions d'investissements alors que les besoins sont immenses, particulièrement sur le réseau dit «capillaire».

Ainsi, l'apport de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) se rétracte de 10,2%. Il faut dire qu'il manque à minima 350 millions d'euros pour atteindre les 2 milliards qui avaient été actés comme nécessaires !

D'ailleurs, nous avons demandé -pour une meilleure visibilité et plus de transparence- que les recettes exceptionnelles de 2014, comme les mesures fiscales générales de Loi de Finances

(PLF) 2015 soient détaillées en 2016 avec une répartition des particuliers et des professionnels.

A l'exception de la route, les dépenses d'intervention de l'AFIFT sont en forte diminution pour le fluvial (-47,5%), le transport maritime (-56,1%), les transports collectifs urbains (-23,2%), sans oublier le rail.

Dans le même temps, le résultat d'exploitation de RFF redevient positif en 2014, mais à quel prix !!

Avec des augmentations de péages qui sont un frein au report modal et nous ne sommes pas les seuls à le dire !

**Sur le plan social :** l'emploi continue de diminuer, avec une perte de 6700 emplois en 2014. Elle est particulièrement sensible dans le ferroviaire avec une baisse plus importante que l'année précédente (-1,99% soit -3 000 salariés).

Dans l'aérien, la baisse se poursuit aussi (1,8%) après une forte baisse en 2013, avec de fortes réductions d'effectifs à Air France dans le cadre de son plan de restructuration «Transform 2015 » et les dernières annonces de la Direction d'Air France risquent encore d'amplifier le phénomène.

L'emploi repart aussi à la baisse dans les services auxiliaires et il continue de reculer dans les activités de postes et de courrier, la baisse (-3,4%) étant deux fois plus forte que l'année précédente. Et si l'emploi est quasi stable dans le transport routier de fret, on notera tout de même une baisse sur la partie conduite. Il faut aussi noter -et c'est à mettre en lien avec les évolutions des parts modales- une baisse de 3% dans le fluvial.

Par contre, la précarité de l'emploi se renforce avec une hausse de 9,9%, soit quasiment autant qu'en 2013, le nombre d'intérimaires missionnés dans le secteur des transports atteint 64 300 emplois à fin 2014, un niveau historiquement élevé.

A mettre en corrélation avec les 549 200 inscriptions à Pôle emploi au 31 décembre 2014, pour un poste dans les métiers du transport et de la logistique. Ce nombre s'accroît en 2014 (+6,8%, soit 33 000 deman-

deurs supplémentaires) et à un rythme plus élevé que celui de l'ensemble des demandeurs d'emplois tous métiers confondus (+6,4%).

Et, parallèlement, la baisse du nombre d'offres confiées par les entreprises à Pôle Emploi pour ses métiers de poursuite (-4,4%). Une situation qui nous conforte dans notre combat contre le dumping social, la politique du bas coût (low cost), la mise en concurrence à tout va des modes et des salariés, la libéralisation du secteur etc.

Cette politique se retrouve aussi sur les salaires avec 11% de salariés au SMIC dans le transport routier.

Sur les Grands Ports Maritimes (GPM), on voit que -là aussi- les investissements ne sont pas à la hauteur ; surtout quand on les compare à ce qu'investissent les Etats du nord dans leurs ports, fragilisant les ports français et particulièrement ceux des façades Manche et Mer du Nord. Ils pourraient donc se trouver en situation de handicap avec l'arrivée du Canal Seine Nord Europe si des investissements et travaux ne sont pas réalisés rapidement.

Nous sommes également revenus sur les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA) dont le chiffre d'affaires est en hausse de 3,7% pendant que les effectifs ont diminué, depuis la privatisation, de 3 000.

Une situation de rente des SCA (confirmé aussi par le plan de relance autoroutier) qui leur permet d'assurer une rentabilité disproportionnée alors que les risques sont très faibles. Nous sommes d'ailleurs demandeurs d'une analyse du taux de rentabilité des SCA (Taux de Rentabilité Interne) TRI qui fait l'objet de controverses pointées par l'Autorité de la Concurrence et la Cour des Comptes.

Concernant les Gaz à Effet de Serre (GES), les transports restent les plus contributeurs avec 29,6% alors qu'ils étaient de 21,9% en 1990. S'ils baissent très légèrement, ces dernières années (du fait aussi du ralentissement économique), nous sommes toujours très loin des objectifs affichés, suite notamment à la très faible part des transports alternatifs au transport



routier ne représentant que 12,2% du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs).

Rappelons que cette part était de 23,29% en 1990 et de 19% en 2000. Il faut préciser que les véhicules lourds (PL-Bus-cars) sont responsables du quart des émissions de Co2 de la route et qu'ils représentent moins de 10% de la circulation routière.

Disons que les mauvais signes et mauvaises décisions s'enchainent, allant à l'encontre d'un report modal vers les modes plus vertueux, comme la généralisation du 44 tonnes ou l'abandon de l'écotaxe poids lourds, mais aussi la libéralisation de l'autocar ou l'annonce du 1<sup>er</sup> Ministre visant à relancer le seuil du niveau d'emploi pour être assujetti au Versement Transport et qui pourrait entrainer un manque de 500 millions d'euros aux Autorités Organisatrices.

On marche à l'envers alors que le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) ne cesse de tirer le signal d'alarme - tout comme l'OMS et OCDE qui chiffrent le coût des décès et des pathologies engendrés par la pollution de l'aire à environ 53 milliards de dollars pour la France soit 2,3% du PIB en 2010- et l'impact des transports y est pointé.

Cela pose la question de rémunération du coût réel du transport routier qui est, pour une bonne part, financé par le contribuable et qui en fait le transport le plus subventionné (coûts externes, coûts d'infrastructures etc).

C'est bien pourquoi nous sommes demandeurs que ce coût du transport et sa rémunération fassent l'objet d'une étude sérieuse et approfondie.

C'est tout le sens du dossier de ce bulletin de l'UIT.

# le service public de l'information routière : Bison futé sur trois pattes



La réforme de l'organisation du système de l'information routière avec BISON FUTE mise en place en 1976 au sein du Ministère de l'Équipement par la création du Centre national de l'information routière (CNIR à Rosny-sous-Bois) et des 7 centre régionaux d'information et de coordination routières (CRICR) avec la collaboration de près de 40 ans des Forces de l'Ordre (une centaine de gendarmes et de policiers + des patrouilles de CRS sur le réseau d'autoroutes), projette le démembrement de ce service public, que chacun des automobilistes connaît à travers la diffusion des calendriers Bison Futé de trafics sur internet notamment lors des grands départs de vacances scolaires et saisonnières d'été et d'hiver.

## Démission de l'Etat qui renonce à assurer une mission de service public

Entre réforme territoriale, austérité budgétaire, redéploiement et restructuration, les pouvoirs publics ont engagé le système de l'information routière dans une mutation qui risque de lui faire perdre de sa pertinence et d'ouvrir le marché à des concurrents privés. Concrètement, toute une organisation associant aujourd'hui une cinquantaine de fonctionnaires du ministère de l'Écologie et la centaine des agents des

Forces de l'Ordre, va disparaître par la fermeture des divisions transport de ces centres national et régionaux et le départ des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, et va entraîner une vraie perte d'information sur les trafics routiers, laissant moins de visibilité pour anticiper les embouteillages, les ralentissements et les points de blocages... et pour mettre en place les grandes mailles de délestage ; Cela sera particulièrement vrai pour 20 000 km du réseau secondaire lors des événements comme les accidents et des chantiers routiers qui seront soumis aux seules pratiques des gestionnaires des routes

(départements et agglomérations). De plus, la réforme aura aussi de lourdes conséquences sur la gestion des trafics en période de crise en dégradant les circuits d'information rapides entre les Préfets et les Forces de l'Ordre sur le terrain, pour faire face à l'urgence notamment en cas d'épisode neigeux quoiqu'en dise le ministère de l'Intérieur vouloir se concentrer sur la seule gestion de crise tout en redéployant ses agents à d'autres missions de sécurité publique!

Quand on supprime les organismes interministériels qui font intervenir le

ministère de l'Intérieur, le ministère de la Défense et le ministère de l'Écologie, on ne peut que s'attendre à une rupture de la chaîne d'information, de la qualité des expertises et de leur pertinence ! [Le Gouvernement fait le choix d'affaiblir le service public rendu par ces structures efficaces qui avaient la mission de coordonner l'action de tous les services impliqués dans l'information routière, plutôt que de renforcer les équipages communs et qualifiés aux trois ministères à l'appui des technologies nouvelles de collecte et de diffusion.](#)

On ne peut que déplorer le retard du ministère de l'Écologie pour moderniser les systèmes de collecte et de production de l'information routière, concurrencée par les opérateurs privés « Google, TomTom, maps Waise.. radio route. On n'en a pas fini avec les cortèges de naufragés de la route au moment des épisodes neigeux et grandes migrations saisonnières !

### Restructuration sous contraintes budgétaires

Derrière cette partie de «Monopoly» administratif, c'est bien une vaste opération comptable qui s'opère sous fortes contraintes budgétaires. Les impacts sociaux sont certes limités aux 58 agents qui exercent au CNIR (20 personnes) et dans les 7 CRICR (38 agents) priés de rechercher de nouvelles missions et contraints à des mobilités forcées au sein des services, mais ils risquent d'être beaucoup plus graves en matière de qualité de service rendu. Ces 58 agents sont spécialisés et formés aux outils pointus de la gestion du trafic : les interfaces entre les PC routiers, les centres de gestion des trafics, et les sociétés concessionnaires

des autoroutes qui devront s'y associer rapidement (au plus tard en septembre 2016 selon la directive européenne de normalisation de l'information routière) et au demeurant se font payer par l'Etat l'adaptation des nouveaux logiciels intégrés et circuits informatiques dans l'application « TIPI » qui gère la base des données nationales des événements routiers.

Pour la CGT, cette restructuration sous contrainte budgétaire est un « contresens alors même que les réponses aux besoins du service public ne sont pas correctement apportées ». On a encore pu le déplorer cet hiver, avec la migration des vacanciers vers les stations de ski qui a engendré une crise routière sévère dans laquelle la responsabilité de l'État et des sociétés concessionnaires d'autoroute n'a fait aucun doute.

### En cas de crise, il faut une information de qualité

Ce qui est en jeu dans cette affaire, c'est bel et bien la qualité de l'information routière, tant au niveau de sa collecte, de son traitement que de sa diffusion aux usagers. Mais aussi, et surtout, en cas de crise ou de pré-crise, les pouvoirs publics (préfets) doivent disposer d'une information rapide et robuste pour prendre les bonnes décisions.

C'est pourquoi la Fédération CGT équipement-environnement avec l'UIT-CGT, déplorent et contestent que « [Bison Futé ait un genou à terre. Les évolutions technologiques - les systèmes embarqués, les applications, les réseaux sociaux - sont telles qu'elles devraient permettre certaines innovations pour le service public de l'information. Nous sommes à un tournant : soit Bison Futé diffuse une information publique de qualité, reconnue par les](#)

usagers sur internet, soit on laisse les opérateurs concurrents tels Google, Tom Tom, Waze... qui se comporteront comme des prédateurs des données automatisées mal qualifiées ou peu pertinentes, faute d'experts connaisseurs de la route. La réforme actuelle n'offre aucune sécurité et aucune visibilité sur la manière dont le ministère de l'Intérieur va gérer les situations de crise routière. Elle risque d'abaisser les niveaux de qualité et ne plus garantir l'égalité de traitement des usagers selon les gestionnaires des réseaux. Au contraire, l'État doit garder sa capacité de gouvernance (coordination et régulation) des gestionnaires de réseaux. Bison Futé ne peut être amputé de son levier d'expertise de l'information routière de l'État au titre d'une politique publique. »

### Il casse un outil national qui fonctionne et dégrade le service public national.

Pour la CGT, l'évolution du service public national de l'information routière ne peut pas se faire en commençant par plomber l'outil national existant, en abandonnant la mission de coordination des chantiers et dans ce contexte désarmer le rôle de l'Etat dans la gestion de crise routière.

Une telle restructuration n'a pas fini de taire les préoccupations des usagers et des agents de l'Etat alors que les chiffres de la sécurité routière dévoilés en juillet dernier, sont particulièrement mauvais avec une augmentation de 19% des tués au mois de juillet 2015 par rapport à l'année précédente. A l'heure où le ministre Bernard Cazeneuve appelle à la responsabilité des automobilistes, la route va devenir moins sûre !



# ENJEUX SOCIAUX ET ET SI ON PARLAIT CO



« Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières/ autoroutières (...), doit être abandonné au profit d'une logique de développement intégré, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours ».

Telles étaient les bases posées par le ministère de l'Écologie de l'aménagement et du Développement durable dans le cadre du Grenelle de l'environnement...

## Répondre aux enjeux sociaux, environnementaux et économiques: résoudre l'équation politique des transports...

**Enjeux environnementaux, réchauffement climatique, pollution atmosphérique et transports** : de quoi parle-t-on ?

Pour le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) le réchauffement du système climatique est sans équivoque et, depuis les années 1950, beaucoup de

changements observés sont sans précédent depuis des décennies voire des millénaires. L'atmosphère et l'océan se sont réchauffés, la couverture de neige et de glace a diminué le niveau des mers s'est élevé et les concentrations des gaz à effet de serre ont augmenté. 19 des 20 dernières années figurent au palmarès des 20 années les plus chaudes depuis 1850.

La banquise arctique a notamment diminué à une vitesse de 3,5 à 4,1 % par décennie sur la période 1979-2012...

**Le GIEC conclut, dans son dernier rapport, qu'il est extrêmement probable que l'influence humaine soit la cause principale du réchauffement observé depuis 1950.**

Les récents événements extrêmes tels que les inondations, des cyclones ou des vagues de chaleur ont mis en évidence une vulnérabilité déjà importante vis-à-vis des conditions climatiques actuelles.

Ces impacts ont de fortes implications sociales comme l'accès à l'eau, à l'alimentation... notamment vis-à-vis des populations les plus pauvres.

La modélisation climatique à l'échelle de la France prévoit à l'horizon de la fin du siècle une hausse significative des températures pouvant varier de +0,9 à 3,6 °C en hiver et +1,3 à 5,3 °C en été. Cela entraînerait une forte augmentation du nombre de jours de vagues de chaleur en été, une augmentation conséquente des précipitations extrêmes ainsi que de sécheresse sur l'ensemble du territoire...

L'un des exemples de canicule les plus récents en France, en 2003, a provoqué une surmortalité de 14 800 personnes dans le pays, principalement des personnes âgées. Le changement climatique rend plus que probable ce type d'événement qui pourrait devenir récurrent et devenir la norme à la fin du siècle, d'après certains scénarios.

# ENVIRONNEMENTAUX : CÔÛT DU TRANSPORT !

À Brest comme à Marseille, le niveau de la mer s'est élevé de 20 cm au cours du dernier siècle et le taux d'élévation s'accélère, ce qui augmente l'exposition des communes déjà en situation de fragilité face aux risques littoraux...

Les projections climatiques indiquent que, vers la fin du siècle, une grande partie du territoire pourrait connaître de très longues sécheresses du sol quasiment sans retour à la situation normale. L'adaptation au changement climatique a également un coût : à l'échelle mondiale entre 150 milliards de dollars d'ici 2030 et 500 milliards par an d'ici 2050 seraient nécessaires. Les dépenses pourraient être doublées si la tendance actuelle n'est pas infléchie : c'est le coût de l'inaction !

**Aujourd'hui déjà, la pollution de l'air coûte 1600 milliards de dollars par an à l'Europe du fait des 600 000 décès prématurés. Selon l'OMS et l'OCDE.**

La pollution de l'air en France coûte, chaque année, 101,3 milliards d'euros. Le coût sanitaire de la pollution est compris entre 68 et 97 milliards d'euros, dont 3 milliards pour l'impact sur la Sécurité sociale. 650 000 journées d'arrêt de travail seraient prescrites chaque année du fait de la mauvaise qualité de l'air. Les particules fines et l'ozone, deux des principaux polluants atmosphériques, sont à l'origine de 42 000 à 45 000 décès prématurés par an en France.

L'augmentation des concentrations de gaz à effet de serre (GES) issue des activités humaines est la cause majeure du changement climatique. **Sans remise en cause des modes de production et de consommation, c'est les conditions de vie de l'ensemble de l'humanité qui seront bouleversées.**

La commission européenne a engagé une procédure de contentieux à l'encontre de la France pour non-respect des valeurs limites pour les particules et insuffisance des plans d'action. Ce contentieux a



franchi une étape supplémentaire, le 29 avril 2015, avec la notification d'un avis motivé. Dix zones sont concernées en France, dont Paris. Cet avis précise que « la Commission considère que la France n'a pas adopté les mesures qui auraient dû être appliquées depuis 2005 pour protéger la santé de ses citoyens ». Le transport routier de marchandises est le principal émetteur de pollutions sur la zone de Paris et la petite couronne (53 % des émissions d'oxyde d'azote et 40 % des particules fines)

## Des activités humaines qui contribuent au réchauffement climatique : et les transports dans tout ça ?

En France, le transport est le plus gros contributeur (29,6 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,7 %) soit +0,4 % en moyenne annuelle en dépit des progrès techniques et des nouvelles normes et des ambitions affichées dans les sommets environnementaux. Le transport émet, en 2013, 129,8 millions de tonnes équivalents CO2 dont 122,6 millions sont directement

imputables aux transports routiers (soit 94,4 %). Pour le transport routier, les voitures particulières sont responsables de 56,1 % des émissions de CO2, les deux roues de 1,3 % et les véhicules lourds et utilitaires (principalement transport de marchandises) 42,6 % (véhicules lourds 22,6 %, véhicules utilitaires 19,9 %).

Consommation de pétrole : La consommation des transports s'élève à 44,7 Mtep (Millions de tonnes équivalents pétrole en 2014). Soit près des trois quarts de la consommation finale de produits pétroliers en France ; Le mode de transport représentant la plus grande part de la consommation d'énergie est le transport routier : il représente à lui seul, en 2012, 95 % de la consommation d'énergie des transports, part relativement stable dans le temps.

**Les orientations décidées dans les différents sommets mondiaux et européens et lors du Grenelle de l'Environnement nécessitent, à l'évidence, un véritable engagement des gouvernements et des opérateurs historiques ferroviaires pour que le report modal en faveur des modes alternatifs se concrétise.**

### **Pourtant la part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies :**

Elle est passée de 24,7 % des t-km intérieures en 1995 à 15 % en 2013, dont 9,4 %, seulement pour le transport ferroviaire de marchandises ferroviaire et 2,4% pour le fluvial.

En 2013, 340 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) ont été transportées sur le sol français, dont près de 289 milliards par la route. Le transport de marchandises est ainsi essentiellement réalisé par la route.

Pour ce qui concerne le transport voyageurs, depuis 2008 (année qui suit le Grenelle environnement) le trafic en voyageurs kms (Vkm) par mode de transports a augmenté au total de 12 %. Mais, là aussi, ce sont les modes les plus polluants qui progressent le plus : voitures particulières + 14 %, aérien + 12 %, contre seulement +2 % pour le ferroviaire.

### **La prépondérance du mode de transport routier engendre des coûts externes économiques, sociaux et environnementaux :**

Une étude, commandée par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), met en évidence les avantages environnementaux du rail par rapport à d'autres modes de transports. Cette étude, réalisée en 2011 sur la base de données datant de 2008, par un consortium de consultants (CE Delft, ISIS et INFRAS) s'intéresse aux coûts externes liés aux transports.

Elle met en évidence que les coûts externes liés au transport routier sont au moins 4 fois plus élevés que ceux du transport ferroviaire (4 fois pour le fret, 6 pour le transport de passager).

On apprend également que le total des coûts externes liés aux transports en 2008, pour les 27 pays étudiés (les 27 États membres sauf Malte et Chypre plus la Suisse et la Norvège), a été estimé à 510 milliards d'euros. En ajoutant la congestion, on approche les 660-760 milliards.

Les accidents, la congestion, le changement climatique et la pollution représentent 86 % des coûts.

Le total des coûts externes représente 4 % du PIB des 27 pays étudiés, 5

à 6 % avec la congestion. Il s'agit donc d'un enjeu important qui est aujourd'hui financé en grande partie par le contribuable.

Le secteur routier génère 93 % du total des coûts externes. Le rail, environ 2 % et le secteur aérien de passager 4 % et le trafic par voie navigable 0,3 %.

#### **Coûts externes moyens par mode de transport en France en 2008**

(Centimes d'€ par millier de voyageurs kilomètres) :

- Transport aérien 63 ;
- Voiture 56,3 ;
- Bus 31,9 ;
- Transport ferré 6,9

#### **Les accidents corporels des transports (2013) :**

- La route est à l'origine de 56 812 accidents ; 3653 tués et 75 851 blessés.
- Le ferroviaire : 437 accidents ; 85 tués et 53 blessés.

### **Démonstration avec un exemple parmi d'autres : RCEA (Route Centre Europe Atlantique) versus VFCEA (Voie Ferré Centre Europe Atlantique)**

Selon l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique (ARCEA), le nombre de véhicules par jour est passé, sur cet itinéraire constitué par un ensemble de routes traversant la France d'est en

ouest, de 8587 véhicules/jour en 1994 à 11 402 véhicules/jour en 2003, ce qui représente une augmentation de 32,8 % !

A titre de comparaison, la circulation sur l'ensemble du réseau routier français n'a augmenté que de 1,7 % par an (soit 15,3 % en 9 ans).

Quand la part des poids lourds dans le trafic représente 12 % de la circulation sur l'ensemble des routes françaises, le tracé de la RCEA en subit une proportion de 18,6 %, qui monte même à 29 % sur le « tiers central », à peine à moitié en 2x2 voies.

Ce trafic provient en effet en majeure partie du développement des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe... et l'on a observé, sur la période 1993-99, une hausse de 79 % des poids lourds qui traversent l'Aquitaine, ainsi qu'un doublement des PL à la frontière au Biriattou...

Dans ce contexte il ne fait aucun doute que des investissements (par ailleurs fort coûteux avec une privatisation envisagée d'une partie de l'infrastructure) pour augmenter les capacités de cet itinéraire ne feront qu'amplifier le phénomène. Si d'aucuns considèrent que l'inadéquation de la route n'empêchera pas la progression du trafic des poids lourds, est-ce pour autant la solution lorsque l'on affirme qu'il faut abandonner « Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières/autoroutières ? »

Derrière ces chiffres se cachent en effet des conséquences sans équivoque pour l'environnement et les conditions de vie



de chacun d'entre nous, cela n'est pas contesté. Les « pragmatismes » (libéraux) mettent en avant les questions économiques quand est-il réellement ?

Selon le commissariat au développement durable (compte des transports en 2011) le trafic Poids Lourd génère des externalités (environnement, insécurité, congestion) à hauteur de 3,93 centimes d'euros par tonne/km (sur le réseau national non concédé) et le transport ferroviaire de marchandises génère 0,94 centime d'euros pour les mêmes externalités (4 fois moins). Il est donc clair que les choix en matière de financement des infrastructures ont un impact sur le facteur globale des transports. Pour autant en l'espèce le choix commis par la commission mobilité 21 se porte une nouvelle fois en faveur du mode routier.

### **Pourtant la facture en termes d'infrastructures est sans équivoque :**

La commission classe le projet routier RCEA dans la catégorie des priorités, quel que soit le scénario considéré. Concernant le projet ferroviaire VFCEA, la commission classe le projet dans les projets à horizons plus lointains, quel que soit le scénario financier considéré.

### **Mais de quel scénario financier parlez-vous ?**

La VFCEA un projet qui est évalué entre 250 M€ et 520 M€ alors que pour la RCEA les estimations vont de 640 M€ à 1000 M€...

Dès investissement en infrastructure beaucoup plus lourd pour la route donc que pour le ferroviaire dans un contexte où il faut soi-disant économiser l'argent public, tout en sachant que les infrastructures routières génèrent par la suite beaucoup plus de coûts externes. CQFD sur le modèle économique...

### **La couverture des coûts externes :**

S'il semble clair que le principe du développement durable devrait consister à réduire les coûts externes, les libéraux raisonnent l'équation en termes de couvertures des coûts. Peu importe donc que les coûts soient extrêmement élevés. Le principe pollueur payeur en quelque sorte ? NON car en l'espèce c'est la collectivité qui paye ! Cette



équation est mortifère pour l'humanité. Quand est-il économiquement ?

Reprenons notre exemple de la RCEA et de la VFCEA : les coûts externes (hors infrastructure) s'élèvent en moyenne à 3,93 centimes d'euros par tonne/km (sur le réseau national non concédé). La couverture de ces coûts s'élève en moyenne pour le commissariat au développement durable à 1,50 centime d'euros pour le mode routier. Soit une différence de 2,43 centimes d'euros par tonnes km supportés par le contribuable. Pour le ferroviaire le même calcul donne une différence de 0,34 centimes d'euros par tonnes kilomètres. Dans l'absolu, chaque tonne/km transporté par le mode routier coûte de manière uniquement comptable 2,1 centimes de plus que le ferroviaire au contribuable.

Comme le souligne l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique (ARCEA) le trafic de poids lourds provient en majeure partie du développement des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Ceux-ci ne sont pas soumis aux taxes comme la taxe à l'essieu. De plus ils échappent globalement à la TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) en faisant le plein de gasoil à l'étranger. Pourtant ces deux items sont les seuls à couvrir une partie des coûts externes du transport routier sur cet axe...

Le trafic routier international ne finance donc pas du tout le coût des externalités. Il est pourtant le trafic dominant sur l'itinéraire.

Le CESE dans une recommandation de mai 2015 demande au gouvernement un audit sur l'impact climatique des investissements publics... CHICHE !

### **Conséquences sociales :**

Le capitalisme mondialisé a besoin d'un transport sous rémunéré et supporté par la collectivité pour exercer ses méfaits. La production d'un t-shirt, d'un téléphone, d'un légume serait-elle délocalisée à l'autre bout de la planète si le transport était rémunéré à son juste coût ?... il semble évident que la réponse est non ! La sous-tarifification des transports est donc un levier essentiel du capital pour mettre en concurrence les salariés du monde entier. Les institutions européennes dont on connaît l'inclinaison à libéraliser les différents marchés se sont penchées très tôt sur la question des transports au travers de plusieurs livres blancs... Les conséquences de cette politique sont perceptibles dans tous les modes de transports. Ciel unique européen, réforme du ferroviaire, pavillon maritime et routier français. Pour ce dernier la contraction est de plus en plus concrète... L'activité de transport routier sous pavillon français (y compris les VUL) recule de 2,9 % en 2014. Le transport national routier par des transporteurs étrangers représente 36,7 % du transport intérieur en 2014 (33,6 % en 2008).

Une fois encore derrière ces chiffres se cache une réalité sociale insupportable pour les salariés des TRM en France et en Europe !



### Modèle des transports bas coûts (low cost) ou bas prix ?

Nous ne sommes définitivement pas dans un modèle bas coût tel qu'il est décrit par le capital, car les coûts des transports existent bien... la question est de savoir qui les supportent !

Aujourd'hui c'est le capital qui a gagné, car c'est le contribuable qui supporte le coût complet des transports. Dans les transports, comme ailleurs, on socialise les pertes (coût environnemental et social) et on privatise les bénéfices...

### Exemple : les tarifs subventionnés de Ryanair

La compagnie irlandaise Ryanair, qui reste le premier transporteur européen en termes de trafic, incarne le low cost « pur ». Son secret : ne s'implanter que sur des aéroports secondaires éloignés des métropoles, ce qui lui permet de réduire les taxes aéroportuaires, de baisser les temps de rotation et surtout d'obtenir des collectivités locales des aides généreuses à l'ouverture des lignes. Le mécanisme est bien rodé : Ryanair fait miroiter à un aéroport isolé des milliers de passagers chaque année et lui demande en contrepartie des « aides au marketing ».

Le total de ces subventions représente 800 millions d'euros par an en Europe, dont cinquante pour la France. **Si le voyageur fait une bonne affaire en tant que client, il paie donc cher son billet en tant que contribuable. Ainsi, « 20 % du chiffre d'affaires de Ryanair provient de ces subventions déguisées. »**

Si on les soustrait du bénéfice de Ryanair, on s'aperçoit que Ryanair perdrait 300 millions d'euros par an. Autrement dit, sans les aides publiques, le modèle low cost façon Ryanair n'est pas si « rentable » que ça ...

### Pour abandonner "le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières/auto-routières" il faut repenser le mode de financement des infrastructures :

L'AFIFT a été créée pour apporter la part de l'État dans le financement des grandes infrastructures de transports. Cette part devait provenir des recettes affectées à l'AFIFT (taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale autoroutière, amendes routièrèes des radars) devait lui amener 825 millions d'euros par an en moyenne, mais aussi les dividendes des sociétés publiques d'autoroute. Lors de la privatisation de celles-ci, il a été décidé d'apporter à l'AFIFT 4 milliards sur le produit de vente, mais parallèlement ont été confiées à l'AFIFT de nouvelles compétences pour financer les contrats État Région. Il en résulte une équation financière de l'AFIFT insoutenable :

Pour la période 2008-2012, nous avons 21 milliards de dépenses envisagées pour 10 milliards de recettes. Plus récemment, quatorze milliards d'euros d'économies que voulait économiser l'État, en 2014, se sont traduits par une baisse de 7 % du budget du ministère de l'Écologie, soit une baisse des crédits de 500 millions d'euros. Cette

baisse concernait à 75 % des crédits dévolus à AFIFT, dont le financement devait se faire par la taxe poids lourds. Cette taxe poids lourds, qui devait entrer en vigueur le 1er octobre 2014, aurait pu rapporter 1,24 milliard d'euros par an à l'État, dont 760 millions de recettes nettes pour l'AFIFT et 160 millions pour les collectivités...

### Pourquoi en sommes-nous arrivés là ? En quoi la stratégie actuelle ne répond-elle pas aux enjeux ?

L'élément principal est que le prix du transport est largement sous rémunéré quel que soit le mode. Le transport a un coût et doit être rémunéré à sa juste valeur.

### Il y a une responsabilité historique conjointe de l'État, de l'Europe et de la direction de la SNCF.

### L'Europe et le dogme de la concurrence à tout prix.

Sensés favoriser le report modal, les paquets ferroviaires (ensemble de règlements européens) se sont enchaînés sans jamais qu'on fasse le bilan de l'ouverture à la concurrence par rapport aux objectifs affichés. Or, la concurrence intra ferroviaire que la Commission européenne impose est catastrophique, car elle offre aux chargeurs un nouvel outil de baisse du prix du transport contradictoire avec le développement durable, elle affaiblit la SNCF par l'arrivée de nouveaux opérateurs sur les flux les plus profitables, elle n'oriente pas l'énergie de tous les acteurs vers la promotion du transport ferroviaire.

La fédération CGT des cheminots, avec ETF - branche transport de la Confédération Européenne des Syndicats - demande toujours qu'un bilan contradictoire soit fait de l'application des premiers paquets ferroviaires avant d'aller plus loin, notamment pour le transport des voyageurs.

**L'État a toujours mené une politique favorable à la route dans une logique concurrentielle et libérale.** Le réseau autoroutier a été développé alors que le réseau ferré national, utilisé par Fret SNCF, a stagné. Les rapports de l'école polytechnique de Lausanne attestent que le défaut de financement public

pour renouveler le réseau a conduit à une détérioration de son état, posant le problème de sa performance et de la pérennité de sa consistance, ce qui handicape gravement le fret ferroviaire. La suppression, en 1986, de la tarification routière obligatoire a conduit à l'absence de prise en compte des coûts externes (pollution, congestion du réseau, accidentologie...), à une pression toujours plus forte des chargeurs sur les prix et au dumping social organisé par le patronat routier...

Les efforts comparés de l'Etat dans l'infrastructure depuis 1970 s'élèvent à 54,6 Mds € pour le ferroviaire contre 59,3 Mds pour l'aérien et 88,2 Mds € pour la route.

La réforme ferroviaire adoptée en août 2014, que la CGT a combattue avec les cheminots devait permettre "de moderniser le service public ferroviaire pour le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français".

À peine cette réforme se met-elle en place que ses effets les plus néfastes, dénoncés par les cheminots, en juin 2014, se font ressentir :

- Hausse des tarifs SNCF de 2,6 % dès janvier 2015.
- Les dysfonctionnements qui traduisent les réductions de moyens humains et matériels se multiplient : retards et suppressions de trains, investissements abandonnés pour l'acquisition de nouvelles rames, dégradation de la sécurité et de la sûreté...
- Le désengagement des pouvoirs publics se poursuit... écotaxe abandonnée, privatisation des autoroutes et des routes nationales... recul des subventions pour le rail...
- Enfin le ministre Macron propose de libéraliser le transport par autocar avec, comme conséquences prévisibles, des suppressions de trains grandes lignes et TER, de nouvelles hausses des tarifs pour les usagers... un véritable cercle vicieux...

Ainsi ce sont 11 000 kms de lignes qui sont directement menacées d'après deux rapports d'experts publiés pour le CCE de la SNCF.

**La SNCF entreprise publique nationale de service public s'entête depuis des années dans une politique mortifère de réduction des coûts et de casse de l'outil de production.**

Quand on examine de près la stratégie du groupe SNCF, on constate que l'EPIC SNCF sert de banque pour financer le développement des filiales routières en France ainsi que l'expansion à l'international. La SNCF a racheté par exemple l'activité messagerie du groupe international routier GIRAUD. L'activité historique ferroviaire de transport de marchandises s'est peu à peu délitée au sein de SNCF GÉODIS dont la vocation principale est le transport routier. De plus, Geodis s'efforce depuis plusieurs années de développer ses activités à l'international, "afin de diminuer son exposition à la conjoncture française"... comme dernièrement aux États-Unis avec l'acquisition d'OHL...

Au fil des années, les restructurations SNCF ont jeté des millions de camions supplémentaires sur les routes.

**Cette stratégie a conduit à abandonner rapidement les objectifs du Grenelle de l'environnement d'atteindre 25 % des trafics pour les modes alternatifs à la route (ferroviaire et fluvial).**

**Autoroutes ferroviaires, TGV FRET, ÉCO TAXE, réforme du ferroviaire, libéralisation des autocars... autant de projets qui masquent mal les méfaits d'une politique qui mène en définitive au report modal massif sur la route.**

**C'est pourquoi la CGT propose l'instauration d'une Tarification Sociale Obligatoire (TSO)**

Ce n'est ni aux salariés du secteur, ni aux populations de payer la note des exactions de ceux qui ont érigé ce système et des profiteurs. Il faut se défaire du dumping. Et faire financer ceux qui tirent les gros bénéfices d'un transport tellement sous tarifé qu'il n'est

même pas un frein aux délocalisations industrielles, mais contribue à casser l'emploi sur les territoires. Grande distribution, chargeurs, grosse industrie, gros donneurs d'ordres doivent être responsabilisés, ils doivent payer.

Pour engager la transition économique, sociale et écologique de ce secteur, il faut impérativement s'opposer à la concurrence modale et intermodale, qui tire les conditions sociales des salariés du transport vers le bas en prenant le routier comme le model.

Les intérêts du patronat sont toujours antagoniques avec ceux des salariés ! Il faut sortir de la pensée dominante dont les maîtres mots sont ; compétitivité, concurrence, dumping social, coût du travail ...alors que le vrai problème, c'est le « coût du capital » contre lequel se bat la CGT qui est engagée dans une campagne sur le sujet. D'ailleurs, de quelle compétitivité parle-t-on lorsqu'il s'agit de l'avenir de la planète, de l'être humain ?

La politique des transports, singulièrement le transport des marchandises, constitue un aspect essentiel de la relance de l'activité industrielle, de l'économie et de l'emploi. Elle est aussi un des piliers de l'aménagement du territoire, un facteur de cohésion sociale, un levier indispensable à une politique soucieuse du développement durable. C'est dans cette conception que la CGT revendique une politique des transports multimodale et complémentaire au service des hommes et de l'intérêt général. Une politique multimodale des transports qui impose une gestion en conséquence des infrastructures. Une maîtrise publique des infrastructures pour garantir leur fina-



lité dans l'utilisation des modes favorables à l'aménagement équilibré du territoire, et se protéger d'une concurrence qui, par définition, viendrait contrarier les obligations de développement durable ; des financements qui garantissent cette maîtrise autant que les réalisations nécessaires et cela que l'on résonne à court, moyen ou long terme, sans quoi nous sommes dans une socialisation des pertes et privatisation des bénéfices !

La question du financement des infrastructures d'intérêt général nécessite la mobilisation de ressources nouvelles. La création d'un pôle financier public, permettant de disposer de ressources

nouvelles en dehors des contraintes du marché, est une solution.

L'ensemble de ces éléments peut contribuer si on change d'orientation politique à une véritable politique multimodale et aller vers une économie circulaire, s'inscrivant dans une transition écologique et la diminution des Gaz à Effet de Serre.

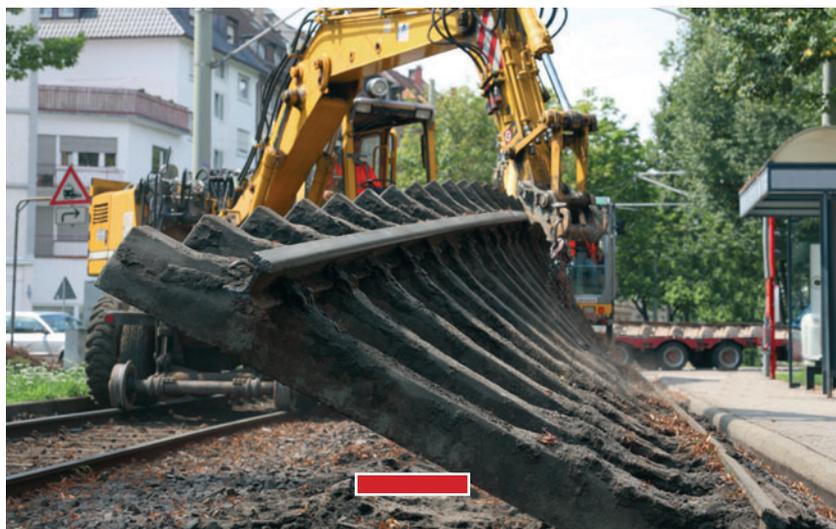
Car, loin des discours de façade à la veille de conférence Paris Climat 2015, c'est la récession durable économique, sociale et environnementale qui s'enracine pour les transports dans la droite ligne des politiques d'austérité engagées depuis des années.

**Combien coûtent réellement à la collectivité, le transport de voyageurs, de marchandises pour le rail, le fluvial, la route, l'aérien... ?** Alors que les transports sont les premiers émetteurs de CO2, comment atteindre les objectifs fixés lors d'ambitieux sommets environnementaux ?...

Autant de questions qui ne sont pas abordées et restent sans réponse, car le débat public est confisqué !

La CGT, elle, est bien décidée à porter le débat publiquement avec les salariés, les usagers et la population et tous les acteurs concernés.

L'avenir de la planète nous appartient, c'est notre affaire !

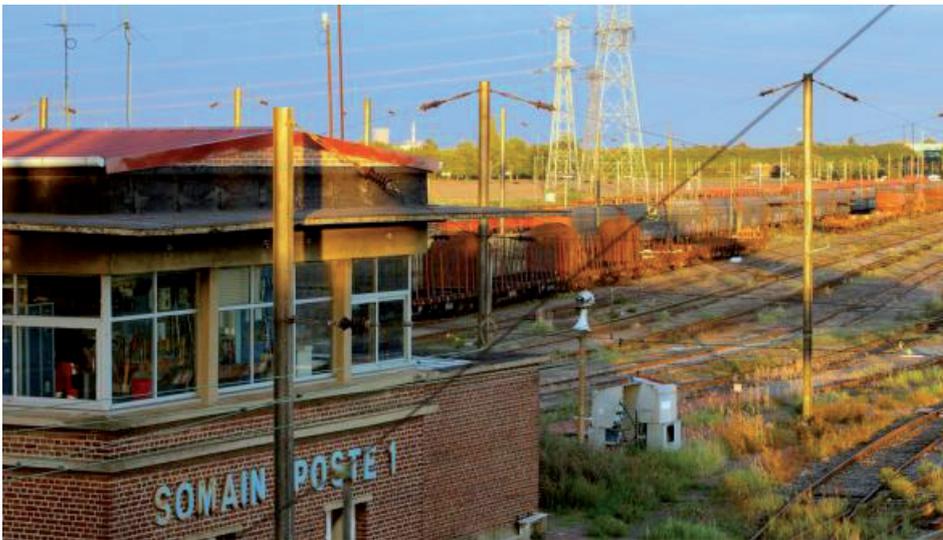


**OÙ EST LA LOGIQUE ÉCOLOGIQUE ?**



# Colloque Projets industriels dans le Nord à Somain Industrie-Energie-Transport

## Réduction des émissions de Gaz à Effet de serre



Plus de 150 personnes, militants, élus, salariés, associations dont la CNR\*, ont participé au colloque CGT « Energie - Transports - Industrie » qui s'est déroulée les 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet 2015 au théâtre Gérard Philippe de Somain.

Organisé par le Comité Régional CGT Nord - Pas de Calais, l'Union Départementale du Nord, l'Union Locale de Douai en partenariat avec les UL de Dunkerque, de Valenciennes, les Unions Professionnelles Cheminots, Chimie, Métallurgie et Mines - Energie, ce colloque se voulait être un point d'étape au débat et à la mobilisation.

Il se situait dans le prolongement du colloque « projets industriels dans le Nord, Filière hydrogène et réductions des gaz à effet de serre », mais aussi dans le prolongement des mobilisations de ces dix dernières années pour la sauvegarde de l'emploi industriel et de l'industrie, les nombreuses grèves qui ont permis entre autres de maintenir, sans être exhaustif, l'Imprimerie Nationale à Flers en Escrebieux, la production de Zinc à Aubry à UMICORRE, la

gare de voyageurs de Pont de la Deule, l'industrie ferroviaire à Douai avec Arbel Fauvet Rail, sans oublier les initiatives interprofessionnelles comme, Somain effervescence, le printemps de l'emploi industriel et le développement de l'industrie avec la Caravane qui est partie le 19 mars 2012 au carrefour Cafougnette à Denain pour traverser pendant plus d'une semaine le département du Nord pour terminer le 27 mars dans le Dunkerquois... ; le 9 novembre 2012 avec une nouvelle caravane toujours avec les salariés en lutte pour la sauvegarde leur industrie partie de l'abattoir Doux à Graincourt les Havrincourt pour arriver à la Centrale d'Hornaing en passant par DURISOTTI, STORA ENSO, la gare de triage à Somain, le 1<sup>er</sup> février 2013 : l'opération « Coton Tige » ; le 15 mai 2013 ; le meeting à Hornaing, etc.

L'ambition affichée résidait en une meilleure coordination régionale et pour les convergences revendicatives en opposition aux concurrences dans lesquelles nos adversaires veulent nous enfermer.

En passant par la volonté inique du groupe Total de fermer la Raffinerie des Flandres, la volonté du groupe Allemand E.ON d'arrêter la production d'électricité sur son site d'Hornaing,

le désir de la SNCF d'abandonner les activités fret et du wagon isolé sur le site de la gare de triage de Somain, l'ensemble des projets industriels portés par la CGT prend naissance dans les luttes des travailleurs pour conserver leur emploi industriel, leur outil de travail, leur industrie.

Malgré une politique de casse industrielle, le Nord - Pas-de-Calais conserve un savoir-faire et de nombreux atouts et sans vouloir faire de concurrence et de challenge malsain avec les autres régions, simplement rester dans le constat, elle est la quatrième région industrielle française.

Elle est leader sur de nombreux secteurs, comme elle est la 1<sup>ère</sup> région pour le Ferroviaire.

La CGT a toujours traité à la hauteur de l'enjeu, et de manière offensive, la question de la politique industrielle, à travers les filières dont celles de ferroviaire, sur les bases suivantes :

- Pas de politique industrielle sans reconquête des capacités de production en France ;
- Pas d'industrie sans service public et pas de service public sans industrie ;
- Des projets innovants et performants, créateurs d'emplois dans le cadre d'un aménagement du territoire répondant aux besoins de la population (et non du capital), cela accompagné d'infrastructures adaptées en cohérence avec les projets.

En même temps que la CGT agit pour que la région Nord-Pas-de-Calais devienne la vitrine de la production de l'énergie propre dans le cadre d'un pôle public de l'énergie, elle agit pour l'utilisation des atouts locaux afin de remporter le pari, partagé par les membres du comité de suivi sur la redynamisation du site ferroviaire de Somain, de faire de Somain une vitrine du fret ferroviaire européen.

C'est à l'issue d'un long travail revendicatif du syndicat des Cheminots CGT de Somain avec l'appui du Secteur Fédéral de Lille, de l'UL de Douai et de l'UD Nord mais aussi d'interventions répétées au CESER que ce colloque aura vu le jour.

Depuis la casse de Fret SNCF, décidée par les libéraux et le patronat européen, la part modale ferroviaire n'a fait que régresser alors que les concurrents se nichaient sur les trafics rentables et les effectifs de Cheminots de LA SNCF fondaient.

Après plusieurs manifestations locales avec l'appui de la fédération des Cheminots et des structures locales et régionales, d'une opération « cotons tiges » pour déboucher les oreilles des décideurs politiques toujours au pouvoir et de quelques « opérations escargots » remarquables, c'est le Sous-préfet de Douai qui prit en charge le suivi d'un comité de pilotage de la redynamisation du triage de Somain, à partir d'une réunion initiale en Mairie avec présence de l'ensemble des parties prenantes intéressées par ce projet.

Dans une région fortement ferroviaire, en seconde place nationale par son réseau et en tête pour l'industrie ferroviaire comment pouvait-il ne plus subsister de triage ?

Véritable outil industriel, ce triage à gravité, était au service des entreprises locales ou régionales mais aussi un lieu efficace de l'alternative au tout routier pour les marchandises ne faisant que transiter par le territoire pour desservir l'international.

Malgré les bonnes intentions affichées dans les Grenelles de l'environnement et l'urgence d'un rééquilibrage modal en faveur des modes alternatifs tels que le fluvial ou le ferroviaire, les gouvernements successifs ont privilégié le mode routier qui s'avère dominant sous fort lobbying de différentes fédérations patronales.

L'implication du Sous-préfet, représentant de l'Etat fut un premier acquis de la lutte dans un contexte d'élections



régionales où l'enjeu ferroviaire est important, la CGT n'est pas dupe ! Rappelons ce que les Cheminots de la région Nord-Pas de Calais ont obtenu en matière de convention TER avec une durée de dix ans et des garanties contractualisées de maintien des effectifs en gares et dans les trains. Là non plus, nous ne sommes pas dupes et savons pertinemment que les prochaines échéances électorales régionales et les effets de la réforme territoriale impacteront cet acquis.

Cependant cette implication sous-préfectorale correspond à nos yeux à une de nos revendications sur la place de **l'Etat Stratège** pour ce qui est de la politique menée par les entreprises publiques comme en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) enjeux international soumis aux méfaits du capitalisme.

L'ambition affichée résidait en une meilleure coordination régionale et pour les convergences revendicatives en opposition aux concurrences dans lesquelles nos adversaires veulent nous enfermer.

Ce colloque ne constituant qu'une étape dans un processus concernant toutes nos structures, depuis les bases et syndicats d'entreprises en passant par nos structures territoriales et fédérales.

En filigrane se posaient ces questions : pourquoi les industries se sont-elles détachées du mode ferroviaire ? Comment a-t-on pu laisser faire ? Comment

peut-on réagir et faire revenir ces entreprises au ferroviaire public pour leurs livraisons ou expéditions ou comme moyen de transport ?

Avec ces questions qui relèvent de nos propres orientations CGT se posent celles de la maîtrise publique du transport et de l'énergie voire des industries au service d'un projet de société plus en phase avec les attentes du salariat et de nos populations.

En ce sens, le colloque de Somain assure une continuité crédible aux yeux des pouvoirs publics qui reconnaissent nos travaux mais tardent à trouver les appuis patronaux et politiques.

Là, Somain se distingue par l'implication de l'ensemble des parties prenantes, institutions, partis politiques en charges des affaires, CCI, communautés d'agglomérations, Conseil Régional et Fret SNCF.

Le projet du syndicat de plate-forme multimodale de coopération, de vitrine d'innovation technique, voire de label environnemental est repris par Fret SNCF qui propose de créer des « commissionnaires ferroviaires de proximité » destinés à faire revenir les chargeurs Fret et l'assemblage de trains longs à destination de l'Est que seules les infrastructures de Somain permettent.

La tribune du thème Transport réunissait des responsables CGT, Cheminots, UD et UIT, **le président PS de la communauté d'agglomération Cœur d'Ostrevant** et **le président de l'ADE-CR Nord** mais aussi une représentante

régionale de SNCF-environnement et un responsable régional de Fret-SNCF et cette séance avait débuté par une allocution du Sous-préfet encourageant les protagonistes à persévérer.

**Monsieur Pierre de Saintignon, 1<sup>er</sup> vice-président PS du Conseil Régional, était également de cette tribune pour y dire son intérêt de nos travaux et y être sollicité plusieurs fois afin de « passer de la parole aux actes ».**

Malgré le peu de relais médiatiques, cette initiative appellent des suites tant en interne pour trouver ensemble la meilleure organisation et les structures adéquates mais aussi pour l'aboutissement de nos revendications aux travers d'actions menées en convergence ?

Nous avons besoin pour cela d'ancrages locaux de ces revendications, avec les salariés de la métallurgie-construction ferroviaire, les énergéticiens et les Cheminots mais aussi d'échos concrets à la défense de nos intérêts communs en activant notre réseau militant dans les

CE pour y exiger le recours aux entreprises publiques pour l'énergie et le transport par exemple.

**Cette étape va trouver une première traduction par la présentation par Fret SNCF et la Sous-préfecture de leur « vision du futur Hub Ferroviaire international » au cours d'une manifestation « in situ », le 22 septembre 2015, sur le site ferroviaire de Somain. La CGT a pris toute sa place.**

\* : CNR : Convergence Nationale Rail.



## QUI VEUT LA PEAU D'AIR FRANCE ? ET POURQUOI ?



Après avoir laminé 80 ans d'histoire à travers le plan Transform 2012, la Direction d'Air France, avec la complicité du gouvernement, souhaite continuer son œuvre de destruction massive à travers son nouveau plan Perform 2020.

Les annonces faites au CCE Air France du 04 septembre 2015 vont entraîner un nouveau plan social touchant toutes les catégories –particulièrement les personnels au sol qui risquent de payer le

prix fort, eux qui ont déjà largement dépassé les fameux 20% de productivité imposés par Transform.

Alors que le transport aérien devrait s'inscrire dans une politique de développement économique et territoriale et dans une logique de complémentarité avec les autres modes, la vision actuelle de nos dirigeants s'inscrit surtout dans un soutien aux compagnies du Golf –qui ne respectent pas les droits de Homme mais achètent des Rafales ! Ou encore dans la subvention déguisée des compagnies low cost, au prétexte de la libéralisation du transport aérien. Une politique du bas coût qui, au final, est «perdant-perdant » pour les salariés et les usagers et «gagnant-gagnant » pour le patronat et les actionnaires.

Aujourd'hui, Air France est en danger de mort ! Ce n'est que par l'investissement et par le développement d'un véritable projet industriel que l'avenir d'Air France sera assuré.

Alors, oui, ceux qui veulent la peau des salariés d'Air France sont nos gouvernants, enfermés dans des doctrines bien loin de l'intérêt général. Il n'y a pas d'issue à poursuivre dans cette logique !



## Aéroports : de la décentralisation à la privatisation

Le processus de décentralisation dans le secteur aéroportuaire, impulsé au début des années 2000, a pris toute son ampleur en 2004, avec le passage d'une loi visant à conduire au transfert de 150 aéroports appartenant à l'Etat (en régie directe ou par délégation de service public par le biais de Chambres de Commerce et d'Industrie) vers les collectivités territoriales (ou de leurs groupements).

En 2005, une nouvelle loi prévoyait une réforme progressive du mode de gestion de ces mêmes aéroports. Après l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris au privé (2006), cette loi prévoit de donner la « possibilité » aux acteurs publics de transférer les concessions de ces principales plateformes régionales à des sociétés spécialement constituées (de droit privé).

Dans cette perspective, les aéroports de Lyon, Toulouse, Bordeaux et Nice ont, dès 2007-2008, abandonné leur statut d'établissement public pour un statut de société commerciale privée. Dans un premier temps, ces aéroports ont été intégralement détenus par des capitaux publics. La loi offrant la possibilité d'ouvrir le capital à des investisseurs privés.

Ainsi les orientations concrètes des gouvernements successifs sont passées d'un développement public d'aménagement du territoire à un transfert de propriété vers des actionnaires dont l'unique objectif est de s'approprier les richesses produites par le travail. Les menaces qui pèsent sur Lyon et Nice (Repris dans la loi Macron) s'inscrivent dans cette logique qui répond aux exigences européennes. La déréglementation du transport aérien continue. Après les compagnies et l'assistance en escale, ce sont les aéroports qui sont aujourd'hui visés. Ce qui va complètement à l'encontre d'une politique cohérente du transport aérien dans un concept de multimodalité avec les autres modes.



## Catastrophe de Tianjin : risques pour les personnels des navires et des ports

Suite à la catastrophe de Tianjin (Chine), survenue entre le 12 et 15 août 2015, ayant entraîné la mort de très nombreuses personnes, les Fédérations et syndicats C.G.T. (Marins, Officiers, Douanes, Ports et Docks) ont été alertées des risques de pollution et de contamination des navires et marchandises présentes dans le port de Tianjin durant et après cette période.

En effet, les résidus et particules issus de cet incendie et de ces explosions se voient propagés autant par les conditions climatiques que par les opérations de déblaiement.

Donc l'ensemble des navires ayant escalé à cette période, ou depuis, portent un risque de contamination soit direct soit par le biais des marchandises embarquées lors des escales en Chine dans la zone de Tianjin. Ces risques de contamination pourraient se retrouver dans les ports français et européens avec des risques sanitaires auxquels se trouvent ou se trouveront exposés les différentes catégories de travailleurs intervenant sur la chaîne du transport (Marins, Douaniers, Dockers, Transporteurs, logisticiens,...) mais également en finalité les consommateurs.

A la mi-septembre, seuls les gardes-côtes américains ont pris des mesures de contrôle concernant les navires arrivant de cette zone dans leurs ports. Or en France et en Europe, aucune disposition n'a été prise dans ce sens afin que des mesures nécessaires en termes de protection et décontamination soient prises, notamment afin de garantir la santé et la sécurité des travailleurs.

Alors qu'il est de la responsabilité de l'Etat d'assurer la protection des travailleurs et de la population en imposant des règles en matière sanitaire, mais également afin que des informations précises et non faussées soient transmises par les autorités chinoises.

C'est en ce sens que le secrétaire général de la CGT et les responsables des organisations CGT précitées se sont adressés aux ministères concernés (Travail-Affaires Sociales-Ecologie-Finances).



# « LE TRAVAIL ET LA MER »

## un premier Carrefour Social CGT réussi !



Réunir et donner la parole aux représentants des salariés des différents secteurs de l'économie liée à la mer qui totalise 100 000 emplois en Bretagne, c'est l'objectif que s'étaient fixé le Comité Régional CGT Bretagne<sup>1</sup> et son Collectif Mer.

**La réussite a été au rendez-vous, que ce soit :**

- dans les 2 ateliers de la matinée qui ont permis à une soixantaine de syndiqués des secteurs de la construction réparation navale, de la transformation des produits de la mer, des services publics liés au maritime, de la formation maritime, de la pêche, du transport maritime, du nautisme, du tourisme côtier..... d'échanger sur leur activité et leur travail.

- lors de la table ronde avec Philippe Martinez, secrétaire général de la CGT, Thierry Gourlay, secrétaire régional CGT, Hervé Thomas pour la Préfecture, Isabelle Thomas conseillère régionale et députée européenne Commission pêche, Frédéric Rode pour Bretagne Développement Innovation et Michel Courtais vice président de la Métropole de Brest chargé de l'économie.

- par le débat public avec les participants à la table ronde qui ont répondu aux très nombreuses questions de la salle qui ont fusé sur l'emploi, les conditions de travail, le développement économique, le dumping social, l'utilisation du détachement de travailleurs par les employeurs ...

A la clôture du débat vers 17h, les 250 participants avaient encore de nombreuses questions à poser.

### Quels enseignements tirer de cette journée ?

Tout d'abord, la capacité de la CGT à travailler en interprofessionnel autour des activités liées à la mer.

Le stage sur « les enjeux des activités liées à la mer » organisé par L'ISSTO<sup>2</sup> en février 2014 et la mise en place par le Comité Régional d'un « Collectif mer CGT »<sup>3</sup> ont contribué à la réussite de ce Carrefour social.

Mais également le choix de replacer le travail au cœur des enjeux, ce qui n'est jamais le cas dans les multiples Conférences, Assises, Salons, Forum ... qui traitent de l'économie maritime avec le seul point de vue patronal.

Ensuite, la qualité et la richesse des échanges dans les ateliers où la parole s'est libérée à partir du travail vécu.

Cela nous a permis de dégager des tendances fortes et communes au secteur maritime comme une forte dégradation de la vie au travail, une dévalorisation de ce dernier, surtout dans les métiers de la production, la mise en concurrence des salariés par le dumping social : travail détaché, pavillons de complaisance, société de prêt de main d'œuvre (manning)

Enfin, la prise en compte de la place du travail et des salariés dans les activités liées à la mer, par les divers intervenants à la table ronde dans leurs interventions et réponses à la salle. Reconnaissance également par ces intervenants de l'importance des activités existantes (pêche, aquaculture, construction/réparation navale, transport maritime, activités portuaires, logistique...) qui se transforment et ne doivent pas être mises en opposition avec les nouvelles activités (énergies marines, biotechnologies, micro-algues, ressources minérales ...)

Cela démontre que notre démarche bouscule les idées établies et que nous devons porter encore plus fort nos exigences et propositions auprès des acteurs politiques régionaux, des pouvoirs publics et du MEDEF (qui a décliné notre invitation au débat !)



### Quelles perspectives ?

Ce carrefour social a permis de dresser un premier état des lieux des activités liées à la mer en Bretagne et des conditions du travail dans les différentes filières.

Des pistes de convergences revendicatives et de propositions de développement des activités ont été abordées dans les ateliers.

C'est le début d'un travail commun pour établir une plateforme revendicative et aider à la mise en mouvement



indispensable des salariés des activités liées à la mer, à l'exemple de DCNS Lorient, ce début septembre, contre les licenciements et pour la création d'emplois.

Le collectif mer doit se renforcer pour être représentatif de tous les secteurs. Mais le travail en commun doit également se développer au sein de chaque filière : construction/réparation navale civile et militaire, nautisme, pêche et transformation des produits de la mer, services publics, services portuaires/remorquage formation maritime, transport, tourisme côtier, recherche ....

Le travail avec le collectif UIT régional doit se poursuivre notamment sur le développement des hinterlands portuaires : multimodalité et report modal de la route vers les modes alternatifs ferroviaires ainsi que le cabotage maritime.

Les syndicats des activités liées à la mer dépendent de nombreuses fédérations de la CGT.

Il nous faut apprendre à mettre en commun et en cohérence nos analyses, travailler les convergences entre professions et territoires, afin que la future stratégie maritime de la Région Bretagne réponde aux exigences en matière de développement industriel et économique, de satisfaction des besoins sociaux, d'emplois de qualité, de valorisation du travail tout en respectant l'environnement.



Plusieurs instances régionales ou interrégionales concernent aujourd'hui les secteurs d'activité maritime et l'environnement marin et littoral : Conférence Mer et Littoral de Bretagne, Conseil Maritime de Façade Nord Atlantique Manche Ouest (CMF NAMO)

Comment mieux travailler ensemble à l'élaboration des expressions revendicatives de la CGT en vue de les porter



dans les réunions ou groupes de travail de ces instances ? Comment mieux travailler en interrégional avec les Pays de la Loire ? Comment se coordonner sur les 4 façades maritimes ? Réussir un deuxième stage ISSTO sur les enjeux des activités liées à la mer ... autant de futurs axes de travail collectifs.

<sup>1</sup> Comité Régional CGT : <http://www.cgt-bretagne.fr/>

<sup>2</sup> ISSTO : Institut des Sciences Sociales du Travail de l'Ouest

<sup>3</sup> site du collectif mer cgt bretagne : <http://www.collectifcgtmer.com>



## **FORMATION TRANSPORT / UIT 2016 : NECESSAIRE, UTILE POUR ARMER NOS MILITANTS !**

La CGT porte la conception d'une politique multimodale intégrée avec un report modal de la route vers les transports alternatifs (fer, fleuve et mer) et la reconquête d'un service public de qualité accessible à tous et prenant en compte les obligations sociales et environnementales fortes au profit des salariés du transport et des usagers.

Face à ces enjeux, la question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc essentielle pour réorienter les politiques mises en œuvre dont celles des transports de voyageurs et de marchandises.

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

A ce titre, l'UIT organise une formation construite sur deux modules. Cette formation confédérale s'adresse aux camarades en charge de l'activité transport en UD ou Comité Régional et 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. 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. 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.**

Nous avons aussi mis en place des groupes de travail sur des dossiers de fond, constitutifs des revendications ou des problématiques qui nous sont posées.

La session du stage transports CGT 2016, organisée par l'UIT à Courcelles, comprendra 2 modules :

- **1<sup>er</sup> module** : du mercredi 18 mai 2016 au vendredi 20 mai 2016
- **2<sup>e</sup> module** : du lundi 26 septembre 2016 au vendredi 30 septembre 2016

Nous partons sur une base de 15 stagiaires et 2 animateurs.  
**Dès à présent, veuillez nous faire remonter les inscriptions de vos fédérations pour la session 2016 !**

### **FICHE COMPLÈTE DU STAGE TRANSPORT 2016 SUR 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 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 : Espace revendications sociales et économiques - Tél : 01 55 82 81 49 - Case 3.2 - 263 rue de Paris 93516 Montreuil Cedex - E-mail : c.martial@cgt.fr - Copie à UIT-CGT -Case 571- 93515 Montreuil Cedex: E-mail: uit@cgt.fr ; Tél: 01 55 82 80 47