UIT la cgt
Bulletin de liaison de l'Union INTERfédérale des Transports

Septembre 2018 / N° 96

Edito ..... P 1
Compte Transports de la Nation..... P2
Le sauvetage des migrants P5
Industrie - Bus IDF..... P8
Infrastructures - routes P12
Train autonome P15
Action revendicatives - Secteur aérien Air France..... P16
Formation P19

UIT ÉDITO

Combattre toutes les inégalités pour une société du vivre ensemble

© Pascale Lalys

Frédéric Le Merrer
Secrétaire général
de l'UIT

En cette rentrée sociale, les discours du Président et du gouvernement n'ont pas changé. Il s'agit toujours de réduire les droits sociaux des salariés, des privés d'emploi, des retraités. Selon eux il s'agit d'un acte salutaire afin de donner plus de souplesse au marché du travail. Nul ne peut ignorer que l'ensemble des recettes libérales mises en œuvre, cette dernière décennie, se sont avérés être inefficace. Le chômage et la précarité continuent leur progression, les salaires et les conditions de travail quant a eux continuent leur régression. Cet échec social constitue inversement un succès total pour le capital. Les dividendes n'ont jamais autant été aussi hauts. Selon une étude du gestionnaire d'actifs Janus Henderson paru en août, les dividendes versés par les entreprises aux actionnaires au deuxième trimestre 2018 ont augmenté, de par le monde, de 12,9% -en un an- pour atteindre 497,4 milliards de dollars. Dans le détail, la France a, à elle-seule, distribué 50,9 milliards de dollars de ses bénéfices à ses investisseurs, enregistrant là une hausse de 23,5%.

Cette indécence libérale utilise, pour ces propres intérêts, tous les outils de déréglementions sociales et environnementale mis à disposition par les majorités parlementaires censées représenter le peuple de France.

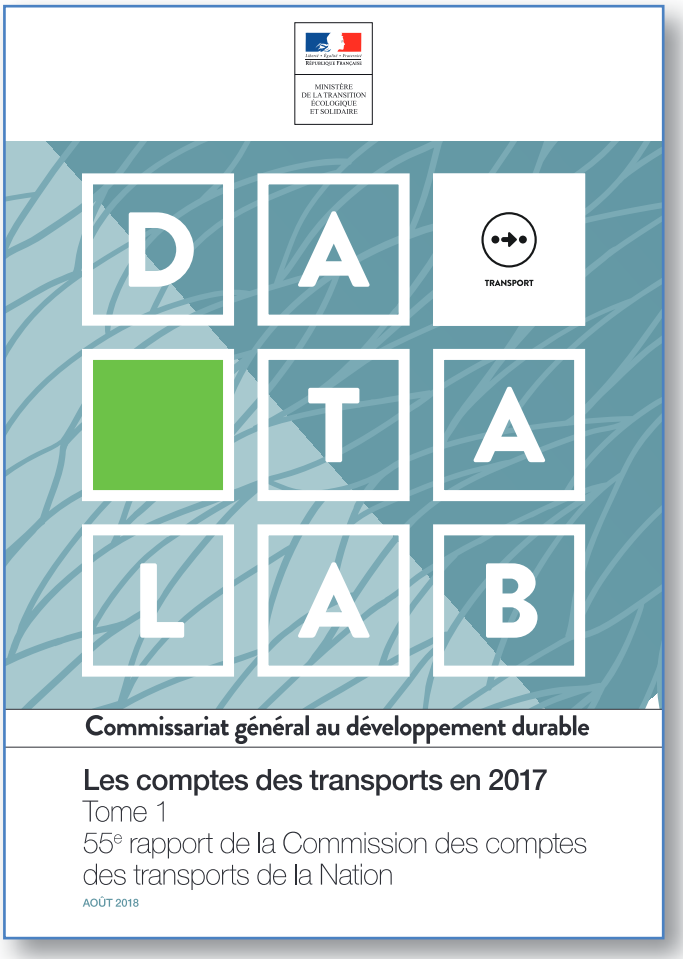
S'agissant des urgences environnementales, également vitale pour l'avenir de notre planète, elles sont à l'identique traitées de la sorte. La démission récente du Ministre de l'environnement en est symptomatique. Les 1ères annonces de la future loi des mobilités, ne prennent pas en compte ces enjeux. Il s'agit de changer de paradigme en conduisant un véritable report modal de la route vers des modes moins polluants comme le ferroviaire ou le fluvial. L'étude des services de l'Etat prévoyant une hausse des besoins de transport marchandises et voyageurs de 86% dans les 30 prochaines années conduira, si rien n'est fait, non seulement à une dégradation de la qualité de l'air, mais aussi à des niveaux de congestion des routes encore plus insupportables que ce que nous subissons déjà aujourd'hui.

Les initiatives de sensibilisation et de mobilisation, prises par les acteurs défendant les enjeux sociaux et environnementaux, doivent permettre d'établir un rapport de force favorable à une société du vivre ensemble et de l'intérêt général.

La journée d'action interprofessionnelle du 09 octobre prochain, à l'appel de plusieurs organisations de syndicats et d'étudiants, est une occasion à se saisir sans modération pour porter nos exigences.

Autre rendez-vous, le 15 novembre. La CGT organise ces assises sociales et environnementales de la mer et du littoral à Brest. Une nouvelle occasion d'évoquer les possibilités de développement économique et industriel utiles à l'emploi et aux qualifications, prenant en compte les enjeux environnementaux, notamment ceux de préserver la biodiversité aujourd'hui menacée de notre mer et de notre littoral.

Les comptes Transports de la Nation 2017 Une trajectoire opposée aux enjeux de progrès sociaux et environnementaux



Les comptes transport de la Nation sont une photographie de l'année écoulée. Ils nous permettent de constater les évolutions d'une année à l'autre sur :

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

La réunion présentant le 55ème rapport de la Commission des Comptes Transports de la Nation (CCTN) 2007 s'est tenue le 11 juillet 2018. Pour ne retenir que les faits les plus saillants, on peut s'interroger sur la véritable volonté politique de s'attaquer aux émissions de GES afin de limiter le réchauffement de la planète à + 2° : les indicateurs sont au rouge !

Pourtant, les décisions prises durant la COP 21 de Paris en décembre 2015, dont la France s'enorgueillît, tendaient à combattre le réchauffement climatique et ainsi préserver les générations futures. Dans la réalité, elle ne se traduisent pas en actes concrets : pire, la situation se dégrade. En effet, les émissions de GES du secteur des transports augmentent de 0,4%, en particulier aux poids lourds et aux véhicules utilitaires légers, quand, dans la même période, la commission de la stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) s'était fixée pour objectif de les abaisser de -3,4%. Cette même commission indique en substance que la France ne serait pas en mesure de respecter ces ambitions pour les 10 prochaines années. La commission européenne a même assigné la France tout comme l'Allemagne et le royaume Uni devant la cour de justice. Elle lui reproche de ne pas avoir mis en place des mesures pour lutter contre la pollution de l'air depuis dix ans. Pour Bruxelles, il y a urgence. Dans son rapport début mai, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que la pollution de l'air tue 500 000 personnes en Europe dont 48 000 en France.

Assurément, les politiques publiques ne veulent pas froisser les intérêts du capital en les laissant développer une organisation du transport sur le seul prisme de la rentabilité immédiate, laissant de côté les enjeux écologiques et sociaux. Par contre, s'agissant de la prise en charge des « coûts externe » le capital privilégie leurs socialisations.

Si le libéralisme était compatible avec l'écologie, alors, nous ne ferions pas le constat d'une situation qui se dégrade dans un contexte de hausse des volumes transportés. Certes, le rapport volume/ GES n'est pas proportionnelle et confirme l'amélioration des motorisations, mais il confirme aussi que le choix de rééquilibrer les modes de transports sur des modes plus vertueux ou mieux encore, privilégier les circuits-court et l'économie circulaire dans une logique d'aménagement des territoires n'est pas la priorité. Le capital privilégiant la mise en concurrence des salariés par une externalisation des lieux de production, le transport étant un outil de dumping social.

A propos des parts modales des trafics marchandises, la route en représente 89%. Les 11% restants sont répartis entre le ferroviaire et le fluvial dans un contexte de progression des trafics transportés (+5,7%).

- Avec 308 milliards de tonnes-km le transport intérieur routier progresse de 6,5%. Il est à noter que la hausse est supérieure (+7,1%) pour le pavillon français.
- S'agissant du ferroviaire, le volume représente 33,4 milliards de tonnes-km et progresse de +2,7%.
- Le transport fluvial représente, quant à lui, 6,7 milliards de tonnes-km et diminue de 1,8%.
- S'agissant des quantités traitées dans les ports français, elles représentent en 20017 365,3 millions de tonnes, et sont en hausse (+5,9%) après avoir diminué en moyenne annuelle de 1,3% depuis 2012.
- Le Fret aérien demeure, quant à lui, faible avec 2,5 millions de tonnes de marchandises traités dans les aéroports français.

Quant au transport intérieur de voyageurs, il croît de 1% en voyageur-km sur un rythme équivalent depuis 2012. Au total, il représente 941,7 milliards de voyageurs-km en 2017. Il est à noter que le transport collectif croît de 3,4%.

- Le véhicule particulier représente 80,4% des parts modales,
- Les transports intérieurs aérien 1,6%,
- Les transports ferrés (Trains, RER, Métros) 11,8%,
- Les Bus, Car et Tramways 6,2%.
- L'usage du vélo concerne 2,1% des actifs se rendant à leur travail.

Même si la progression de la route est moins importante pour le voyageur que celle des marchandises, les deux progressent alors même que le prix du carburant « à la pompe » a augmenté. Ce qui explique en partie la hausse des transports collectifs en raison de la cherté du carburant réduisant le pouvoir d'achat des ménages. Ce qui n'est pas le cas des trafics de marchandises routiers, la hausse des trafics s'accompagne toujours d'une exonération importante de la TICPE pour le patronat routier.
La CGT demande l'arrêt de cette exonération.

Enfin, la responsabilité des constructeur automobiles est grande dans la dégradation de l'empreinte carbone. Après le scandale de plusieurs constructeurs automobiles qui truquaient les données des émissions de GES, les constructeurs continuent de fabriquer et vendre des véhicules malussés et réalisent même une hausse importante des ventes. Cette démonstration confirme bien que le capital ne veut pas assumer la dégradation écologique en vendant des véhicules malussés et préfère culpabiliser ceux qui les achètent.

Pour la CGT, il est urgent que l'ensemble des acteurs économique intègrent dans leurs politiques les enjeux fondamentaux, environnementaux et ceux sociaux, pour prioriser une société du vivre ensemble. Pour ce faire, il est impérieux d'avoir une vision transport qui soit prise sous le prisme de l'intérêt général.

Cela conduit la CGT à proposer la création d'un pôle public de transport qui organise et planifie ce secteur d'activité essentiel dans la vie économique et social du pays et des territoires en y intégrant les réalités écologiques que plus personne ne peut nier.

La future loi des mobilités ne se donne pas cette ambition. Au contraire, elle accentue la place de la route dans l'orga-

nisation des transports au détriment d'une complémentarité des modes entre eux, instaure la mise en concurrence des salariés des réseaux et des opérateurs. Quant au glissement sémantique « des Transports aux mobilités », ce n'est pas uniquement destiné à définir un périmètre intégrant toutes les formes de déplacement. La mobilité suggère des usages, quand les transports évoquent des organisations, des structures, des stratégies.,

Les données sur l'emploi et les salaires disponibles confirment une précarisation des salariés du secteur d'activités des transports et de l'entreposage. Il concerne 1,4 million de salariés soit 7,5% des salariés du secteur privé et augmentent de 0,6%, quand l'emploi intérimaire du secteur augmente lui de 14,6%. Comme pour 2016, la plus forte hausse d'effectifs vient du transport routier de Fret, de l'entreposage et de la manutention. Inversement la baisse se poursuit dans les activités de poste et de courrier et dans le transport ferroviaire, à rebours d'un nécessaire report modal efficace pour l'intérêt général.

Les tensions s'accentuent sur le marché du travail pour les métiers de la conduite, faisant apparaitre des difficultés de recrutement. Pas étonnant au regard de l'attractivité du métier qu'elle soit en matière des conditions de travail, que des rémunérations. A ce sujet, les rémunérations ont certes augmenté de 1,1% mais elles sont inferieures à l'ensemble de l'économie (+1,4%).

Le développement du e-commerce continue sa progression. S'il répond à une demande, il génère aussi de plus en plus d'échange marchand individualisé et donc de besoins de transports. Les plates- formes logistiques fleurissent dans des secteurs dépourvus d'infrastructures autres que la route. Ils s'y croisent aussi bien des Poids Lourds, que des camionnettes, des VUL ou des voitures de tourisme qui participent à la progression de la pollution et à la congestion des routes. Par ailleurs, ce secteur amplifie la précarisation des salariés.

Des salariés du e-commerce exerçant sur des plates formes sous surveillance du « Big-Brother », contraint à des cadences de productivité aux limites du supportable générant tensions, TMS et burn-out. Des livraisons de colis assuré jusqu'à 22h le soir, par des salariés utilisant leur véhicule personnel, en complément d'un autre travail pour arrondir des fins de mois difficile. Bref, un concept

libéral qui ne fait pas bon ménage avec le progrès social. C'est le concept du travailler plus pour gagner plus vanté par le président des riches.

La CGT ne peut s'y résoudre et porte une autre idée du travail et de sa rémunération. Le patronat et le gouvernement ne cessent de culpabiliser les salariés en prétendant que « le coût du travail est trop élevé ». C'est oublier que le travail est, avant tout, la source des richesses créées dans les entreprises et dans les services publics. Cette richesse est mesurée, selon les méthodes de la comptabilité d'entreprise et de la comptabilité nationale, par la valeur ajoutée.

Bien sûr, une partie de cette valeur ajoutée est payée par les entreprises aux travailleurs sous forme de salaires, cotisations sociales y comprises. Il n'y a pas de raison d'ignorer cette réalité ; l'examiner sérieusement conduit cependant à conclure que les salaires sont relativement bas en France, en comparaison des autres pays développés (comme l'Allemagne) et en tenant compte de la productivité du travail.

Cela signifie donc que les difficultés de l'économie française, la désindustrialisation, les délocalisations ne viennent pas de ce que les salariés sont trop rémunérés.

Au contraire, les mécanismes principaux de la crise – précarisation de l'emploi, dévalorisation du travail pression sur les salaires – ont une tout autre origine : la pression exercée sur les gestions d'entreprise et les politiques publiques par l'obsession de la rentabilisation du capital.

Il est donc essentiel, pour la défense des revendications, de dénoncer le coût du capital, et surtout de développer les luttes sociales pour en libérer la société.

Concernant l'infrastructure globalement, elle se dégrade. Différents Audit le confirmant qu'il soit du domaine ferroviaire ou routier. Les investissements ont néanmoins progressé de +1,8%.

- Ils se traduisent par une reprise des investissements pour le secteur des routes de +1,6% après plusieurs années de fortes baisses (-6,5% en moyenne annuelle depuis 2012) portant l'investissement à 48% du total global.
- Les investissements en infrastructures de transports collectifs urbain y compris le réseau ferroviaire d'IDF représentent 27% des investissements en infrastructures de transports, contre 6,4% en 1990, principalement lié aux travaux du Grand Paris et au réseau ferroviaire d'IDF.
- Le réseau principal ferroviaire représente, quant à lui, 18,9% des investissement principalement lié aux travaux des LGV.
- Enfin les investissements dans les autres infrastructures (ports, aéroports, voies fluviales) soient 6% des investissements baissent de10,5%.

Le choix qui semble prévaloir pour le secteur ferroviaire est d'investir sur les zones à forte densité de trafic. Pour les autres secteurs, dit « petite ligne », il est fort probable que, dans un proche avenir, des milliers de kilomètres disparaissent conformément aux rapports Duron et à celui d'Action Publique 2022. Ce désengagement pourrait s'imposer si l'Etat confirme ces orientations. Pourtant ces lignes ferroviaires sont structurantes dans le cadre de la transition écologique et de l'aménagement des territoires.

Pour le secteur routier, l'audit qui a fait l'objet d'une présentation durant l'été confirme la dégradation du réseau routier national non-concédé. Publié peu de temps avant la catastrophe de Gênes, il a rendu public l'état du réseau et des ouvrages d'art en France. Le cas du pont de Gennevilliers nous rappelle à tous que cette catastrophe peut également se produire en France. La ministre des Transports a bien ajouté une enveloppe de 100 millions supplémentaires au budget initial, mais encore insuffisante. Pour entretenir les 12000 km du réseau national, au quotidien, il est nécessaire de disposer d'un budget de 1 milliard d'€ annuellement. Sans compter qu'il est nécessaire de régénérer une partie du réseau en urgence sous peine d'aggraver une situation déjà inquiétante.

Face au désengagement de l'Etat, le financeur pourrait bien être l'usager. Le fruit des recettes des amendes depuis la limitation de vitesse à 80km/h a été multiplié par deux en juillet 2018. La hausse de la TICPE et de la contribution climat énergie applicable uniquement aux usagers, à compter du 1er janvier 2018 jusqu'en 2021, le patronat routier bénéficiant d'exonérations supplémentaires la compensant. La mise en place de péages (appelés aussi tarifs de congestion ou péages inversés) sur des périmètres urbains ou même des portions de routes sera également exigible si les AOM en font le choix. Un choix forcément limité au regard de la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités et d'un appauvrissement des contrats de plan Etat/Régions.

Pour la CGT, il existe d'autres pistes de financement : le versement mobilités existant actuellement est obligatoire pour les seules entreprises de plus de 10 salariés.
La CGT revendique :

- **Le versement mobilités dès le premier salarié ;**
- **La renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes,** véritable rente pour les actionnaires des entreprises du BTP qui se partagent le gâteau. Ce dernier existe, il doit être réparti différemment, utilisé pour l'intérêt général ;
- **L'arrêt de l'exonération de la TICPE** pour le patronat routier et un fléchage de celle-ci pour le financement de toutes les infrastructures ;
- **La prise en charge des coûts externes générés par la route** dans l'évaluation des différents modes de transports.

Réorienter les politiques publiques au service de l'intérêt général, c'est s'inscrire dans un cercle vertueux pour le progrès social et l'environnement. C'est être moderne !

La CGT réaffirme que le sauvetage en mer est une obligation pour les États

Alors que le sauvetage en mer constitue une obligation et que les navires n'ont jamais été aussi nombreux sur les mers, les chiffres du Haut-commissariat pour les réfugiés (HCR) sont très parlants : depuis 2014 les pertes de vies humaines sont chaque année très importante. Pourtant, du fait de la spécificité du milieu maritime, la législation maritime veut que tout capitaine de navire ait le devoir de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer, et ce indépendamment de la nationalité de cette personne, de son statut ou des circonstances dans lesquelles elle a été trouvée.

Une obligation remise en cause

Dans les années quatre-vingt, nombreux sont les navires marchands qui participaient aux récupérations de boat people au moment de l'exode des Vietnamiens. Il n'y avait aucune interdiction de l'armement (Chargeurs Réunis) malgré les problèmes avec les autorités à l'arrivée au port ou les retards engendrés sur la partie commerciale. Des milliers d'hommes, de femmes et d'enfants ont été sauvés, souvent dans des conditions de mer difficiles avec, pour les porte-conteneurs, des francs bords (hauteur de pont par rapport à la mer) de plusieurs mètres de haut, des équipages réduits (20 marins) devant gérer jusqu'à 200 personnes à bord.

Aujourd'hui, ces pratiques perdurent, malgré des pressions exercées par les chargeurs et les politiques européennes qui tentent de criminaliser ces opérations de sauvetage. Le 1er exemple a été le sauvetage de 113 migrants, le 22 juin dernier, au sud de l'Italie effectué par le porte-conteneurs Alexander Maersk qui relevait entièrement des prérogatives du capitaine. Pour autant, ce dernier qui a déjà secouru des migrants lors des dernières années aura subi la mise en attente durant plusieurs jours de son navire au large des côtes italiennes alors même que les personnes embarquées auraient eu rapidement besoin d'une assistance médicale.

Les ONG, des relais indispensables si peu aidés

Du fait de cette criminalisation et de l'augmentation du nombre d'embarcations précaires, les ONG opérant en mer Méditerranéenne sont devenues des acteurs incontournables du sauvetage en mer, qu'elles soient française (SOS MEDITERRANEE) navire AQUARIUS , allemande (Lifeline)navires Sea-Eye et le Sea-Watch ou espagnole (Proactiva Open Arms). Ces associations sont financées par des dons pour un coût évalué à 11 000 euros jour (Site SOS méditerranée pour AQUARIUS). Elles interviennent dans le cadre du droit maritime international, à la suite des appels transmis par les Maritime Rescue Coordination Centres (MRCC) qui reçoivent les appels de détresse. Ainsi, aux côtés des navires de commerce, leur action est indispensable : comme le rapporte le site internet de l'association SOS méditerranée, « Depuis sa première mission en février

2016, l'Aquarius et les équipes de SOS MEDITERRANEE ont porté secours à 29 465 personnes dont 23% étaient des mineurs. Voir communiqués la CGT sur le sujet : **http** et **http://www.cgt.fr/Comportement-assassin-et-deni-de-solidarite-de-la-France-et-de-l-Europe.html**

Pourtant, leur action est également remise en cause par les pressions diverses et les refus d'accoster dans les ports, ce qui est absolument contraire à toutes les lois internationales (voir encadré).
Par ailleurs, le champ d'intervention des associations est retreint par l'extension des eaux territoriales libyennes au sein desquelles elles n'ont pas le droit d'intervenir.

Au niveau européen, les autorités italiennes ne sont pas les seules à mettre en cause l'absence de soutien de ces navires : lorsqu' à la mi-juin, l'AQUARIUS, avec plus de 600 personnes à bord, passe entre la Corse et la Sardaigne, c'est-à-dire dans les eaux territoriales françaises, le gouvernement français n'a pas le courage politique de prendre en charge ce navire. Il aurait en effet pu décider de l'escorter vers un port français beaucoup plus proche que le port espagnol de Valence – d'autant que le remorqueur ABEILLE FLANDRE n'était pas très loin. De même, on peut noter l'absence totale de réaction de l'état du pavillon du navire, Gibraltar, qui aurait aussi pu réagir vu le nombre de personnes embarquées pouvant mettre en danger la sécurité du navire et des personnes à bord.
Les navires de l'ONG allemande ont été menacés de saisie en arrivant dans un port italien. Plus récemment, Le dernier cas est le sauvetage de 141 personnes, dont la moitié étaient composé de mineurs, par le navire Aquarius le 10 aout dernier, qui a dû attendre 5 jours durant, aux larges des côtes, pour finalement être autorisé à entrer au port de La Valette à Malte, après qu'un accord ait pu aboutir entre différents pays d'Europe.

Trouver des moyens d'action communs

Compte tenu de la gravité de la situation, la fédération des officiers de la marine marchande (FOMM), affilié à l'UGICT et la Fédération nationale des syndicats maritime CGT, ont organisé un colloque le 14 décembre 2017 intitulé « Sauvons et accueillons les migrants » avec une intervention et des témoignages d'acteurs de SOS MEDITERRANEE. Une large partie des acteurs de la frontière a été conviée à cette occasion afin de partager leur expérience : marins, dockers, cheminots, routiers et douaniers ont ainsi pu témoigner de l'évolution de leurs activités compte-tenu du retrait croissant de l'État dans l'accueil des personnes migrantes, ainsi que de l'augmentation des velléités sécuritaires au niveau du contrôle des entrées et sorties des territoires nationaux. Ainsi, parmi d'autres choses, sont apparues comme conséquence directe de ces évolutions : la dégradation des conditions de récupération et de vie des migrants à bord des navires, la criminalisation des routiers et cheminots en cas de découverte des migrants à bord, mais aussi le flou et l'arbitraire du cadre de l'intervention des douaniers qui sont chargés par FRONTEX de contrôler les frontières.
Cette journée a levé le voile sur les directives scandaleuses qui sont données au personnel par le biais d'agences européennes telles que Frontex. Elle fut l'occasion d'alerter sur les consignes qui vont à l'encontre de leur éthique professionnelle ainsi que des conventions internationales, pourtant ratifiées par la France. Dans le contexte actuel de replis xénophobe d'une large partie des pays européens, cette initiative en appelle à d'autres afin de construire un travail dans la durée pour permettre aux professionnels de faire respecter les droits humains et le droit international dans l'exercice de leur travail, mais aussi pour faire vivre la solidarité internationale.

La CGT exige de l'État français qu'il soit digne, solidaire et accueillant, à l'image de la France et de ses Lumières qui ne doivent pas être éclipsées par le spectre du populisme et de la démagogie. L'humain ne peut être traité telle une vulgaire marchandise. Il n'y a pas d'un côté les bons migrants et de l'autre les mauvais ! Il y a des hommes et des femmes qui subissent les politiques internationales, des puissances de l'argent et qui sont contraints de fuir misère et guerre au péril de leur vie. De tous temps, l'histoire nous démontre que le déplacement des peuples arrive à quiconque. Alors souvenons-nous-en !

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 (Convention UNCLOS) qui stipule que « tout État doit exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :
Il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ;
Il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ». (Art. 98(1))

La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie en mer de 1974 (Convention SOLAS) prévoit que le « capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information (2) indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours, si possible en les en informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage... » (Chapitre V, Règle 33(1)).

Les obligations des gouvernements et des centres de coordination et de secours

Plusieurs conventions maritimes définissent les obligations des États Parties en ce qui concerne les arrangements nécessaires entre États en matière de communication et de coordination en cas de situation de détresse dans leur zone de responsabilité et pour le sauvetage des personnes en situation de détresse autour de leurs côtes :

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 (Convention UNCLOS) impose que « Tous les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux. (Art. 98(2))

La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie en mer de 1974 (Convention SOLAS) contraint les États Parties « ... à prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de sa responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de recherche et de sauvetage jugées réalisables et nécessaires... » (Chapitre V, Règle 7)

La Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime de 1979, (Convention SAR) oblige les États Parties à « ... s'assurer que l'assistance puisse être octroyée à toute personne en détresse en mer et ce indépendamment de la nationalité ou du statut de cette personne ou des circonstances dans lesquelles cette personne a été trouvée » (Chap. 2.1.10) et à « [...] pourvoir à leurs premiers besoins et soins médicaux et à les conduire dans un lieu sûr. » (Chap.1.3.2.)

Les amendements aux Conventions SOLAS (3) et SAR (4) visent à s'assurer de la continuité et de l'intégrité des services SAR, à veiller à ce que les personnes en situation de détresse en mer soient secourues tout en minimisant les dommages de ces interventions pour les navires concernés. Ils exigent donc que les États contractants :

- Se concertent et coopèrent afin que les capitaines de navires prêtant leur assistance en prenant à leur bord des personnes en situation de détresse soient relevés de leurs obligations avec une déviation minimale par rapport au parcours initialement prévu ;
- Organisent un débarquement dans les délais les plus rapides possibles.

OMI : organisation maritime internationale · SAR : Recherche et le Sauvetage maritime de 1979, · SOLAS : Sauvegarde de la Vie en mer de 1974 · UNCLO : Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982

Transport BUS RATP en IDF, des exigences pour une transition écologique nécessaire et responsable

Etat des lieux

Composé de 26 000 véhicules, le parc français de bus urbains, roule aujourd'hui quasi intégralement au diesel et au GNV, respectivement 83% et 14% du parc.

Les émissions de GES sont responsables du réchauffement climatique et le transport en est le 1er émetteur pour près d'un tiers. Cette situation a conduit les Etats à prendre en considération les enjeux environnementaux et à finaliser les accords de Paris dans le cadre de la COP 21 de décembre 2015. Ces mesures devraient maintenir la hausse de réchauffement à + 2°. Plusieurs Pays, qui y ont pourtant apposé leur signature ont, depuis, annoncer qu'ils ne le ratifieraient pas dans leur droit national. C'est le cas, par exemple, des Etats-Unis ou encore de l'Australie. En France, à ce jour, les politiques mises en œuvre n'ont pas convaincu. Pour exemple, les émissions de GES ont progressé de 0,4% en 2017 et ont dépassé de 3,4% les objectifs contenus dans le cadre de la stratégie Nationale Bas Carbone. Cette même commission qui confirme que les objectifs ne seront pas respectés pour au moins la prochaine décennie. Il y a urgence ! Les décisions d'aujourd'hui ne verront leurs effets que dans plusieurs années et nécessitent donc des axes et des décisions d'ordre public fort.

Des orientations qui nécessite une industrie en capacité de répondre à ces enjeux

Concernant la filière car et bus, les orientations prises conduisent à un déploiement de flottes à faibles émissions : développement de la motorisation hybride diesel-électrique ou du biogaz carburant, un mouvement majeur vers l'électromobilité et le déploiement de bus standard 100% électriques.

La RATP développe son plan Bus 2025 visant à atteindre 80% de Bus électrique en 2025. En 2020, la demande française en bus électrique pourrait atteindre 800 véhicules annuellement, soit près de la moitié des renouvellements annuels de bus. C'est en Ile-de-France que la demande serait la plus forte, portée par la volonté politique de Mobilités IDF, avec au moins 70% des véhicules achetés. A l'échelle de l'Europe, c'est un marché de 2 600 bus par an en 2020 qui pourrait se développer, sous l'impulsion

d'autres villes majeures comme Londres ou Amsterdam. Déjà 80 000 bus électriques circulaient en chine en 2014.

La demande européenne se divise en deux types de bus électriques : les bus à recharge lente la nuit au dépôt, et les bus à recharge rapide en journée aux arrêts en « biberonnage ». Ces modes de fonctionnement font appel à des technologies de batteries et de recharge bien différentes.

Les bus électriques sont, aujourd'hui, principalement proposés par des constructeurs de taille moyenne comme Solaris, Irizar, ou VDL ainsi que par les acteurs spécialistes de la mobilité électrique comme le groupe Bolloré, initialement fabriquant de batteries, transformant le paysage de l'offre de bus urbain.

Face à des commandes pour la plupart issues des collectivités, par conséquent qui sont des commandes publiques, il est nécessaire que la priorité soit donnée à l'emploi industriel situé sur des territoires qui disposent de savoir-faire et de compétences à renouveler. C'est le cas notamment des salariés en France, c'est la feuille de route que se fixe la CGT en participant aux travaux du Conseil National de L'Industrie et de ses Comité Stratégique de Filière.

La France a besoin d'une industrie forte. Or, la place de l'industrie baisse d'année en année dans l'activité économique du pays. Le saut de la transition écologique, plus que nécessaire, notamment dans le domaine des transports, exige un développement de l'emploi qui l'accompagne dans l'intérêt général et des critères économiques, sociaux et environnementaux. Le déploiement d'un mix énergétique nécessite d'y consacrer des budgets de Recherche/Développement à la hauteur des enjeux. Leurs traductions doivent être utiles à l'emploi dans nos territoires s'appuyant sur une logique de montée en compétences des salariés par des axes de formations qui les accompagnent pour produire ainsi nos besoins en transports sur une logique d'économie circulaire et de circuit court. Il n'y a pas d'un côté une industrie vieille et de l'autre d'avenir, il y a selon la CGT, une seule industrie pour un seul objectif, l'intérêt général.

Une infrastructure qui doit s'adapter aux choix des énergies

La question du remisage des bus revêt un enjeu stratégique majeur. L'abandon, il y a 30 ans, de plusieurs centres-bus dans Paris intra-muros (dont les surfaces ont été alors livrées à la spéculation immobilière) a conduit à un déficit important de surfaces pour garer et entretenir les matériels. Entre le nombre de bus circulant à Paris et le nombre de bus qui y sont remisés, il y a ainsi aujourd'hui un écart de près de 700 véhicules. Ceci se traduit par des déplacements supplémentaires qui génèrent des coûts (directs et indirects) pour les acheminer chaque jour de la banlieue vers leurs itinéraires parisiens. Si la restructuration du réseau se traduit par une offre accrue, l'enjeu que constitue le remisage des matériels et leur maintenance, se posera avec encore plus d'acuité. A cela, il faut ajouter le passage au bus électrique qui implique une augmentation des capacités de remisage de l'ordre de 15 % par rapport aux standards actuels, notamment pour installer les postes de charge nécessaires.

Pour la CGT-RATP, ce sont 8 centres-bus supplémentaires qu'il faut envisager de construire pour l'ensemble du réseau rapt, au moins 2 doivent être prévus dans Paris intra-muros. Ces investissements doivent être décidés au plus vite et engagés.

Faire du « Droit aux transports pour tous » une réalité et organiser la mobilité urbaine dans une ambition de réponse aux besoins exponentiels de déplacements, nécessite :

- De porter la question des impacts environnementaux et d'un développement durable,
- Revêt des enjeux impliquant un important développement des réseaux de transports collectifs et des infrastructures qui leur sont dédiées,
- Une modernisation et une adaptation aux besoins d'aujourd'hui comme aux enjeux de demain.

Dans ce contexte, le réseau de Bus a un rôle central tout à la fois pour assurer en complémentarité et non en concurrence avec l'ensemble des modes de transports, un maillage entre les gares et stations des réseaux ferrés comme pour permettre une desserte « fine » des territoires.

A Paris, il est nécessaire de rééquilibrer l'offre de transport, cette dernière ayant été définie en 1950. Ce rééquilibrage doit prioritairement bénéficier aux arrondissements périphériques de la capitale, notamment ceux de l'Est, qui sont, au regard de la réurbanisation, insuffisamment desservis, alors que la croissance de la population et des emplois y est la plus importante. Les mutations urbaines de ces dernières décennies appellent à repenser l'organisation des réseaux de transports, à améliorer les échanges entre les différents modes dans le cadre d'une vision multimodale des réseaux et faciliter les déplacements entre Paris et la banlieue où réside une partie importante des salariés travaillant dans la capitale., Cela implique de « casser » la barrière du périphérique en prolongeant un certain nombre de lignes de bus dans une vision de connexion périurbaine.

La CGT-RATP soutient le principe de restructuration du réseau de bus parisien qui doit se traduire par une augmentation significative de l'offre de service, le maintien d'un haut niveau de qualité, du nombre de matériels affectés aux lignes concernées. La CGT est aussi attentive et exigeante quant aux conditions de réalisation de cette mutation en termes d'impacts sur l'emploi et les conditions de travail. La CGT-RATP souhaite intervenir dans le débat public et pointer un certain nombre de problématiques que la restructuration doit prendre en compte, tout en avançant les propositions et les réflexions. Cette démarche n'aura d'efficacité que si elle s'engage dans une exploitation unifiée avec la RATP, sous maitrise publique. La concurrence ne démontre pas d'efficacité économique, par contre elle génère la concurrence des salariés par le développement du dumping social.

Le Plan BUS 2025 à la RATP

Le projet plan « Bus 2025 » prévoit, qu'à son terme, le parc d'autobus de la RATP serait composé à 100 % par des matériels n'émettant plus de particules (80 % électrique et 20 % biogaz). Si l'objectif d'avoir des bus « à

faible émissions » n'est pas contestable, ce plan soulève cependant plusieurs problèmes : Les constructeurs français et européens ont pris du retard sur le passage au bus électrique. Seuls les chinois sont aujourd'hui en mesure de fournir des matériels de ce type en très grand nombre (La capacité de production maximum chez Bolloré : 200 bus par an). La filière industrielle française d'autobus, qui concerne des milliers d'emplois directs et induits, est, de fait, menacée si le temps nécessaire à son adaptation et à la mise en place d'investissements dans l'appareil productif n'est pas garanti.

Un bus électrique est aujourd'hui plus cher qu'un bus « Norme Euro6 » (500.000 € contre 250.000 €... 370.000 € pour un hybride). Ce surcoût est, certes, appelé à diminuer dans la durée avec la fabrication en grande série. L'adaptation des centres bus de la RATP pour l'accueil des matériels électriques et au gaz nécessite de lourds investissements dans les infrastructures et en termes de formation professionnelle. L'ensemble de ces coûts sera compensé par la diminution des coûts externes et s'inscrivent dans le cadre de la transition écologique.
Plus de 700 bus hybrides ont été commandés par le STIF avant la décision sur le plan Bus 2025. Il serait ubuesque de les abandonner après à peine quelques années de service...

Le choix de l'électrique… Unique réponse pour assurer la transition écologique ou à inscrire dans un mix énergétique ?

Toutes les difficultés liées à la technologie de l'électrique ne sont pas réglées. Ainsi, le recyclage des batteries en fin de vie demeure une question en suspens tout comme la question de l'alimentation des matériels lors de leur charge (Le parc bus électrique de la RATP correspondant à une tranche de centrale nucléaire). La CGT-RATP considère, au regard de ces raisons, qu'il faut étaler le calendrier du « plan Bus 2025 » sur 5 années supplémentaires minimum portant celui-ci à 2030 pour l'objectif d'un parc constitué à 80 % de matériels électriques et 20% de matériels Biogaz.
Parallèlement, l'Etat doit, avec les principaux acteurs concernés (Industriels, Mobilités IDF et la RATP), prendre des initiatives permettant de créer un nouveau standard qui s'appliquerait en France et en Europe afin d'engager la mutation de la filière du bus.
Aujourd'hui la réalité des contraintes industrielles et structurelles ainsi que nos revendications en cohérence avec l'activité de notre entreprise et celle de nos constructeurs historiques, ont rattrapé le rêve politique. Nous sommes donc passés à 2025 pour les zones urbaines fortement polluées et 2029 pour le reste.
L'appellation du bus PROPRE, a été remplacée du fait du recyclage des déchets industriels par l'appellation du bus à FAIBLES EMISSIONS. Afin de pouvoir appréhender le nouveau matériel dans des conditions optimales, il reste encore des questions à élucider.

- Définir le bus à faibles émissions : La question ne concerne pas seulement la pollution de l'air, mais elle concerne aussi le recyclage ainsi que l'élimination des déchets industriels.
- Impact sur le réseau électrique : Investissements sur les infrastructures d'alimentation énergétique (charge lente et charge rapide) en centre et sur ligne.
- Il faudrait pour fournir l'énergie nécessaire, une tranche de centrale nucléaire supplémentaire et un redimensionnement du réseau électrique actuel.
- Impact sur l'environnement : Le recyclage des batteries doit faire partie d'un vrai processus industriel en respectant les normes environnementales.
- Impact sur l'industrie française et européenne : Nous devons privilégier une filière industrielle de fabrication française.

Plusieurs modèles de bus ont été testés. IRISAR, YUTONG, SOLARIS, BLUEBUS, EBUSCO. Ces fabricants sont considérés comme des assembleurs carrossiers et fabricants de batteries. Nous devons poser la question concernant l'avenir de nos fabricants historiques comme RVI, IRISBUS, IVECO.

Besoin de ressources financière nouvelle

La restructuration du réseau de bus parisien, ses impacts, la perspective d'augmentation de l'offre de transports en banlieue (1ère et 2ème couronne), le renforcement du réseau de nuit, le plan bus vont appeler à la mobilisation de nouvelles ressources financières.

Ce n'est ni aux usagers ni aux salariés d'en assumer le coût ! Maintenir un réseau accessible à tous, assurer en toutes sécurité par des salariés formés et rémunérés et une tarification attractive, c'est là aussi l'un des enjeux de l'accessibilité de tous les Franciliens et des voyageurs « occasionnels » (Paris étant la première destination touristique d'Europe).

La solution réside donc dans l'augmentation des ressources et pas dans une course inconsidérée à la baisse des coûts de production du transport, celle-ci se traduisant systématiquement par des suppressions d'emplois, ce qui impacte de manière très forte et directe la qualité du service que sont en droit d'attendre les usagers d'un réseau sûr, moderne et efficace.

Pour la CGT, on ne doit pas transiger avec l'avenir de la planète ni celle des générations futures. Le réchauffement de la planète est une réalité. Si l'on veut que l'humanité soit préservée, alors des politiques publiques doivent comporter des ambitions chiffrées qui conduisent à la transition écologique.

Dans la réflexion politique et économique, l'impact environnemental ne doit plus apparaitre comme étant un gadget. La création des richesses doit être au service de l'intérêt général.

La CGT propose pour financer cette transition

- De rendre le Versement Mobilités obligatoire pour les entreprises dès le 1er salarié
- Un abaissement du taux de TVA à 5,5%
- Hausse de la taxe pour les bureaux et centres commerciaux
- Affectation de la TICPE pour le financement des infrastructures
- Etc.

Nouveaux entrants possible l'exemple des chinois BYD et Yutong

- I**nitialement fabricant de batteries**, **BYD** est devenu en six ans le leader mondial de véhicules électriques avec la commercialisation de 67 000 unités, dont 14 000 bus ou autocars destinés au transport collectif. Soit un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros en 2015 (en progression de 5% par rapport à 2014) et une part de marché de 11,2%.
- Le groupe consacre d'ailleurs 500 M$ chaque année en recherche et développement. Son système repose sur des batteries fer/phosphate qui permet d'accroître leur durée de vie. Par ailleurs, selon le type d'exploitation, BYD annonce des autonomies variant de 180 à 300 kilomètres. L'industriel a développé une gamme de bus dont la longueur varie de 8,50 à 18 mètres et des autocars de 7 à 12 mètres.
- Face à la demande croissante, BYD prévoit de s'implanter d'ici à la fin de l'année en Hongrie. **Il étudie actuellement la possibilité d'implanter une partie de sa production en France.**
- BYD étudie trois options pour s'implanter dans l'hexagone :

La première consisterait à nouer un partenariat industriel pour fabriquer des bus. La seconde verrait l'ouverture d'une usine d'assemblage. La dernière consisterait à construire une usine de fabrication.

source : mobilicités : 14 juin 2016

Le constructeur chinois d'autobus électriques **Yutong semble accélérer son déploiement en Europe,** via le partenariat de ses fournisseurs Saft et Dietrich Carebus Group (DCG). En effet, ces deux entreprises ont signé un accord de partenariat, en vue de produire des modules de batteries à Bordeaux puis de les assembler à Nersac (Charente), pour ensuite les installer dans des autobus Yutong à Ingwiller (Allemagne). La production sera réalisée par Saft, tandis que l'installation dans les autobus sera prise en charge par DCG. Yutong prépare ainsi son entrée sur le marché européen des autobus.

source : CCFA 29/10/15

En France, la loi de Transition Énergétique donne le cap pour la réduction de l'impact environnemental du transport.

Une logique qui articule « groupe ou famille de véhicules » et Zones de circulations

Groupe 1 Bus 100 % électriques yc pile à combustible* Bus au gaz si une fraction du gaz est d'origine renouvelable**	**Paris** Les 22 communes de la petite couronne Partie centrale des agglomérations de plus de 250 000 habitants (territoire fixé par arrêté du préfet)
Groupe 2 Bus hybrides Bus au Gaz Bus fonctionnant avec des biocarburants très majoritairement d'origine renouvelable	Communes de l'île de France non concernées par la liste ci-dessus Agglomérations concernées par un plan de protection de l'atmosphère (PPS) Partie périphérique des agglomérations de plus de 250 000 habitants
Groupe 3 Diesel Euro VI	Transport urbain dans les zones non citées ci-dessus Transport routier non urbain

•Yc hybrides s'ils peuvent fonctionner en tout électrique sur la zone concernée
•** 20 % au 1er janvier 2020 et 30 % au 1er janvier 2025

Le drame de Gênes peut il arriver en France ?

Mauvais état des ouvrages !

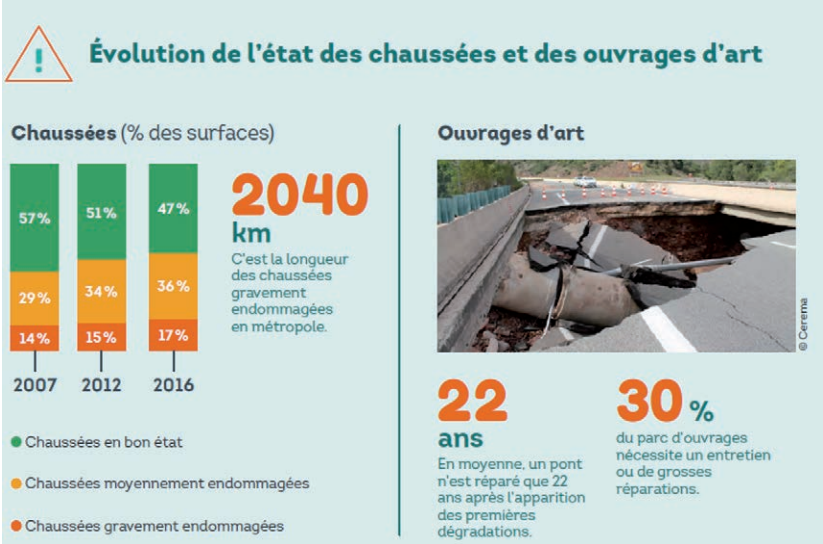
Un pont d'un grand axe autoroutier qui s'effondre dans un pays européen en Italie, comment peut-on expliquer cela ? Les conséquences sont graves, 43 personnes y ont laissé leur vie, d'autres seront meurtris à jamais, toute une ville, une région, un pays sous le choc qui vont se poser à jamais la question, comment a t'on pu en arriver là ?

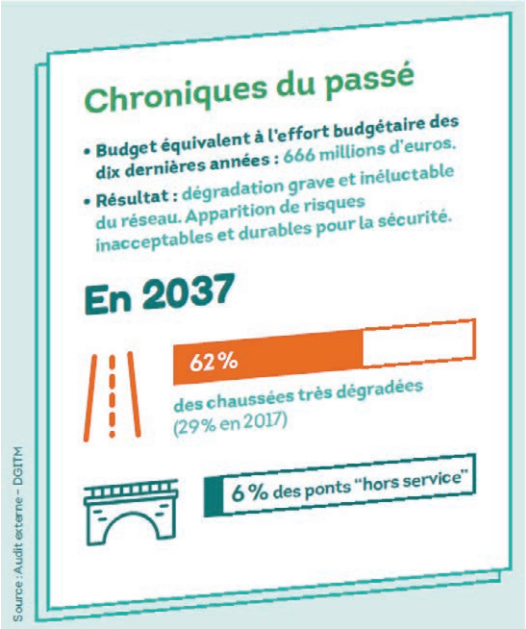
Bien sûr, des experts, tous plus avisés les uns que les autres, y vont de leurs explications, pointant notamment la conception et le vieillissement du pont Morandi. L'enquête devra donner les causes de cette catastrophe. Pourtant la première réaction du gouvernement italien a été de retirer la concession au gestionnaire privé de l'autoroute dénonçant ainsi le défaut d'entretien. Est-ce déjà une première réponse ?

Est ce qu'un tel drame peut arriver en France ?

Au regard du rapport d'audit sur le réseau national non concédé remis à la ministre des transports par deux sociétés suisses, Nibuxs et IMDM, cette question paraît tout à fait légitime.

En effet, ce rapport pointe le mauvais état d'une partie des ouvrages, ceux-ci ne sont réparés en moyenne que tous les 22 ans, **30 % d'entre eux nécessitent de grosses réparations** et pour **7 % des cas, les dommages sont plus sérieux,** présentant à terme un risque d'effondrement. Mais surtout si les budgets restent constants, **dans 20 ans 62% des routes seront fortement dégradées et 6% des ponts « hors services »**



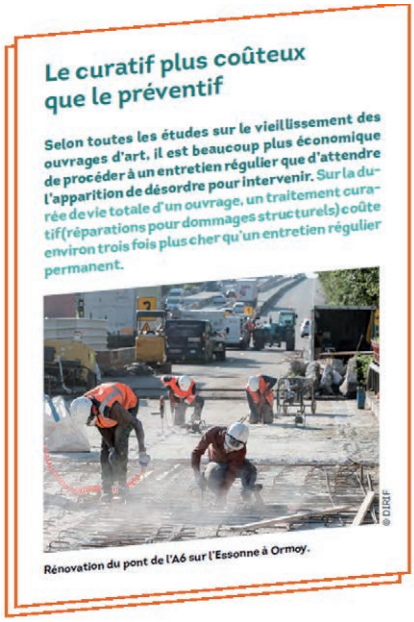


La CGT n'a pas attendu le résultat de cet audit externe pour dénoncer le déficit d'entretien du réseau et des ouvrages. **Cela fait des années que les agents sur le terrain le constatent : moyens d'investissement réduits, périodicité d'interventions allongées, baisse constante des effectifs, conditions de travail de plus en plus difficiles, insécurité accrue, dégradations des réseaux…**

La loi de décentralisation de 2004 a été une étape importante pour la gestion du réseau routier avec le transfert d'une partie des compétences routières en 2006 vers les collectivités territoriales. L'Etat a réorganisé son réseau national non concédé autour de 11 DIR mais a continué à pratiquer une politique de réduction des moyens et effectifs ayant des effets désastreux sur la politique d'entretien du réseau.

Le ministère en charge des transports disposait d'un réseau scientifique et technique en capacité de mesurer la qualité du réseau routier et des ouvrages d'art. Celui-ci a été fortement restructuré suite à la loi de décentralisation, constitué en deux établissements publics : CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux). Ils sont, aujourd'hui, en grande difficulté subissant la politique de réduction des moyens et effectifs avec un fort risque de nouvelles restructurations entre les projets de nouvelle gestion du réseau routier national (RNF) et la future agence de cohésion des territoires (ANCT)...

Le constat du rapport est éloquent : la France, avec en moyenne 600 millions d'euros par an consacrés aux dépenses d'entretien et de gestion du réseau routier national non concédé, a accordé moins de moyens financiers pour l'entretien des réseaux que ses voisins européens.
Le ministère des transports a bien prévu de financer 1Millard €/an sur 10 ans ce qui correspond à 400 millions €/an en plus par rapport au financement moyen actuel. Cependant ce montant supplémentaire annoncé par la ministre ne précise pas la part consacrée à l'entretien courant. Part aujourd'hui nettement insuffisante pour une bonne qualité et sécurité des réseaux et ouvrages. Les arbitrages sur le PLF 2019 et sur le projet de loi LOMI préciseront la réalité des crédits supplémentaires et les modes de financement.


Le curatif plus coûteux que le préventif

Selon toutes les études sur le vieillissement des ouvrages d'art, il est beaucoup plus économique de procéder à un entretien régulier que d'attendre l'apparition de désordre pour intervenir. Sur la durée de vie totale d'un ouvrage, un traitement curatif (réparations pour dommages structurels) coûte environ trois fois plus cher qu'un entretien régulier permanent.

© DIRIF

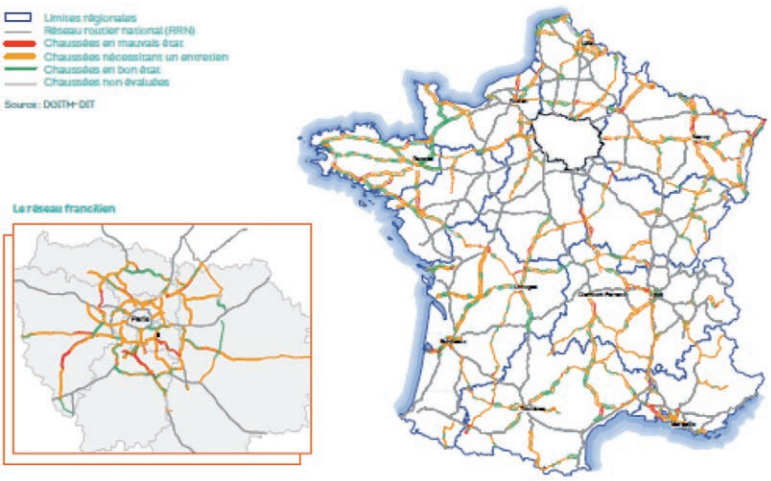
Rénovation du pont de l'A6 sur l'Essonne à Ormoy.

Le ministère en charge des transports reconnait aujourd'hui l'insuffisance d'entretien des réseaux et des ouvrages. La ministre annonce un projet de loi avec une programmation des infrastructures sur les deux prochaines décennies. Selon la ministre, *«Cette programmation devra s'appuyer sur des ressources financières solides et pérennes, en privilégiant, chaque fois que c'est possible, le paiement par l'usager ou par le bénéficiaire final des infrastructures».*

DIR et CEREMA : surveillance des ouvrages d'art

Le réseau routier national non concédé (RRN) utilise pour la gestion de ses ouvrages d'art les Instructions Techniques pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art (ITSEOA) et la méthode IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Art).
Cette méthode IQOA a été déclinée pour les ponts, les murs de soutènement et les tranchées couvertes notamment. Cette méthode s'appuie sur une cotation des désordres conduisant à une classification des ouvrages
Concernant l'organisation, les Pôles de Gestion des Ouvrages d'Art (PGOA) des 11 DIR gèrent l'ensemble des OA sur RRN et font appel aux groupes Ouvrages d'Art du CEREMA pour réaliser les inspections détaillées périodiques des ponts (la périodicité de retour étant en moyenne de 6 ans).
Des visites annuelles de type patrouille sont réalisées, tous les ans, par les implantations des DIR ainsi que des visites triennales.
Les PGOA sont chargés de collecter l'ensemble des données de surveillance, qui débouchent bien entendu sur des opérations d'entretien courant, d'entretien spécialisé, de réhabilitation, exceptionnellement de démolition.
Dans le cadre des diagnostics et des calculs nécessaires à la réalisation d'un projet de réhabilitation, les PGOA font également appel aux équipes du Cerema. Mais, malgré une méthode robuste, faute de moyens humains et financiers, la situation des ouvrages se dégrade.

L'état des chaussées sur le réseau routier national non concédé (2016)



Le projet annoncé d'une agence des routes, présenté par la DGITM, semble suspendu. Bercy visiblement estime que les pistes de nouvelles concessions et de partenariats public-privé n'ont pas été suffisamment exploitées.

La CGT s'oppose fermement à ces hypothèses de transfert au secteur privé. Nous connaissons la philosophie d'un secteur privé qui cherche à faire des profits et continue de rétribuer ses actionnaires. Les entreprises sont prêtes pour cela à rogner sur toutes les marges, notamment sur la masse salariale mais aussi sur l'entretien et la maintenance. C'est sans doute ce qu'a privilégié la société concessionnaire italienne et qui explique le retrait de sa concession par l'Etat italien.

Plusieurs facteurs sont à prendre en considération dans la détérioration des infrastructures routières : le déficit d'entretien régulier mais aussi l'augmentation du trafic notamment poids lourds. Dans certaines métropoles, les ouvrages, notamment en zones périurbaines, n'on pas été conçus pour supporter un trafic urbain, national voire international aussi important. En Ile de France, nous avons l'exemple du pont de Gennevilliers, géré par la DIR, sur l'A15 dont la pile est en train de s'affaisser.
Suite au drame de Gênes, on ne peut plus dire que le risque d'effondrement n'existe pas. En France plusieurs rapports, précédant les audits de 2018, ont tiré le signal d'alarme sur le niveau d'entretien des réseaux et des ouvrages. Le gouvernement semble en avoir pris conscience mais quels moyens va-t-il accorder ? La logique libérale du gouvernement aurait tendance à confier plus de gestion au secteur privé et à trouver des sources de financement auprès des usagers.

Pour la CGT, le problème doit être abordé d'une toute autre manière. **Les infrastructures routières répondent à des enjeux sociétaux, économiques et environnementaux, elles ne doivent pas relever du secteur marchand mais du service public.**

Pour ces raisons fondamentales, l'Etat doit garder **une maitrise publique** de la gestion en s'appuyant sur:
Une direction nationale des infrastructures de transport : la DGITM qui, par une gestion de l'ensemble du réseau national, doit pouvoir :
- Assurer une gouvernance par l'Etat de l'ensemble du réseau routier (national + collectivités),
- Répondre aux besoins d'informations aux usagers
- Avoir une meilleure gestion en cas de crise

Des services déconcentrés : les Directions Interdépartementales des Routes (DIR)
Ces services déconcentrés doivent être réorganisés à partir d'une logique de réseau mais aussi de proximité territoriale par souci d'efficacité et de coûts environnementaux.

Des services supports pour assurer efficacement les missions d'exploitation et d'entretien avec :
- **Des services maintenance d'ouvrage** pour assurer la maîtrise d'ouvrage et piloter les projets routiers neufs
- **Un réseau scientifique et technique assuré par le CEREMA** (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), le CETU (Centre d'Études des Tunnels)...
- **Des Parcs routiers** avec des ateliers, des magasins des moyens en matériel BTP mutualisés.

L'Etat doit pratiquer **une autre politique de transport** en développant des modes de transports alternatifs au transport routier. Rappelons que le transport routier est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre et premier responsable de la détérioration des réseaux.

L'Etat doit mettre en place une **véritable politique d'aménagement du territoire** en stoppant les concentrations urbaines afin d'éviter les flux de mobilités périurbains générateurs de pollution, de congestion de circulation et de détérioration des réseaux.

La circulation sur le réseau routier national continue d'augmenter

Sur le réseau routier national, la circulation augmente de 2,5 % : elle continue d'augmenter sur les autoroutes et voies rapides (+ 2,3 % dont + 1,9 % sur les autoroutes concédées) et sur les autres routes nationales (+ 4,2 %). La circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente faiblement (+ 0,3 %).

*Source : compte de transports de la Nation 2017

Pour la CGT, il y a des moyens pour financer les infrastructures routières et procéder à la régénération des réseaux routiers avec :

- **La renationalisation des autoroutes concédées**, le profit généré par les péages, au lieu d'aller dans les poches des actionnaires, pourrait largement contribuer à l'entretien du réseau routier et à la maintenance des ouvrages et à développer d'autres modes de transports alternatifs au transport routier, moins émetteurs de gaz à effet de serre.
- **L'arrêt des Partenariats Public-Privé** véritable gabegie financière en termes de gestion publique
- **L'affectation des 30 Mds€ annuels de la taxe sur les carburants** (TIPCE, Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pour le financement des infrastructures
- **L'arrêt des remboursements d'exonération de TICPE aux entreprises de transports** (1Md en 2018, 3Mds en 2021)
- **La création d'une vraie redevance nationale sur la circulation des poids lourds (PL) et les camionnettes (VUL) pour assurer un financement sérieux en milliard d'euros.**
- **En créant un Pôle financier public qui reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.** Ce pôle financier agissant comme un organisme bancaire permettrait une politique d'investissement à long terme sans avoir recours aux marchés financiers.

Trains autonomes : Fiction ou réalité ?

Les assises de la mobilité, organisées par le gouvernement à l'automne 2017, ont été l'occasion d'un large débat sur les véhicules autonomes à travers un atelier dédié aux « Mobilités plus connectées ».
La synthèse des débats de cet atelier fait apparaître des réflexions essentiellement axées sur les véhicules routiers autonomes et connectés avec des propositions d'adaptations législatives et réglementaires pour répondre aux problématiques posées par l'irruption des véhicules autonomes dans l'espace public, l'adoption de standards communs ou encore les efforts en innovation et en Recherche/Développement.
Pour autant les transports guidés et ferroviaires ne sont pas exclus de la réflexion des pouvoirs publics, des entreprises de Transport Public et des autorités organisatrices de Transport (AOT).
Les « navettes et métros autonomes » sont déjà une réalité depuis plusieurs décennies. Pour mémoire, le premier métro autonome en France a été inauguré en 1983 à Lille. Dix ans plus tard le VAL entrait en service, et au jour d'aujourd'hui plusieurs lignes du métro parisien sont automatisées entièrement ou partiellement, comme c'est le cas pour de nombreuses métropoles dans le Monde.
Le transport Ferroviaire n'échappe pas à cette course effrénée vers l'automatisation avec le projet TC-Rail (Téléconduite sur rail) mené conjointement par la SNCF, THALES, ACTIA TELECOM, Le CNES (Centre National d'études spatiales) et l'Institut de Recherche Technologique RAILENIUM.
Ce projet vise à démontrer la possibilité de conduire un train à distance avec un conducteur au sol, et constitue selon les promoteurs du projet une première brique vers le futur train autonome.
L'objectif affiché à terme est de lever les principaux obstacles que suppose une exploitation dans des conditions de sécurité. Dans un premier temps seraient visées les manœuvres ou dégarages de trains FRET ou voyageurs sur de courtes distances dans les triages ou vers les lieux de remisage.
Dès 2019 une expérimentation sera menée entre Toulouse et Rodez, avec des trains « télécommandés» en s'appuyant sur des techniques de géolocalisation par satellite.
Au-delà de cette expérimentation, des projets de trains autonomes ont d'ores et déjà été annoncés à l'horizon 2023, avec le projet NEXTEO sur la ligne E du RER dont le tronçon en tunnel serait automatisé et sans action de l'agent de conduite. La mise en vitesse, les arrêts et le respect de la signalisation seraient assurés par la rame.
Certains TGV de dernière génération pourraient circuler de manière autonome sur les lignes équipées de la technologie ERTMS (Système Européen de gestion des circulations Ferroviaires).
Les barrières technologiques semblent plus aisément franchissables que celles concernant la sécurité. Le système ferroviaire n'est pas un système fermé et la question des contraintes de sécurité telles que les passages à niveau, les traversées de voies, les obstacles et accidents impliquant des personnes, ou encore les distances parcourues sont des freins évidents à la mise en œuvre de circulations entièrement autonomes.
Plusieurs niveaux d'autonomisation des trains ont été identifiés :

- Niveau 0 : pas d'automatisme
- Niveau 1 : conduite manuelle contrôlée (Contrôles par balises et système Européen ERTMS)
- Niveau 2 : accélération et freinage automatisés (projet type NEXTEO),
- Niveau 3 : conduite entièrement automatisée avec Agent de Conduite à bord,
- Niveau 4 : conduite entièrement automatisée sans Agent de Conduite à bord.

Le niveau 4 d'autonomisation ne devrait pas être atteint avant l'horizon 2025, et uniquement sur des petits parcours tels que les évolutions ou dégarages. De plus ces trains seraient suivis par des « superviseurs » amenés à reprendre la main en cas d'incidents à l'aide d'informations transmises en provenance du train.
Enfin ces évolutions technologiques ne verraient le jour que sur des matériels neufs ou récents qui devront être adaptés pour accueillir les équipements nécessaires.
Force est de constater, que le développement de ces technologies répond avant tout à des objectifs de productivité qui se traduiront par des suppressions massives d'emplois chez les agents de conduite. A cela s'ajoute au mouvement de désertification des gares, des fermetures de guichets, la suppression des contrôleurs à bord des trains.
Cela conduit inexorablement à une dégradation du service public, avec des usagers livrés à eux-mêmes. Les incidents récents sur la ligne 1 du métro parisien ont malheureusement illustré cette situation. Un Service Public totalement déshumanisé ne saurait être un progrès pour la société. Les avancées technologiques doivent bénéficier au plus grand nombre, que ce soit sur le plan économique, social ou environnemental tout en garantissant un haut niveau de sécurité

Secteur Aérien, Air France... Les salaires, emblème du rapport Capital/ Travail un conflit qui dure

L'Unité syndicale n'est pas une fin, mais un facilitateur de mobilisation.

En Janvier 2018, en vue des NAO qui se profilaient, la CGT a initié une réunion intersyndicale pour tenter d'agir ensemble, avec les nombreux syndicats d'Air France, sur la question salariale. L'unité syndicale n'est pas une fin en soi mais bien un facilitateur de mobilisation. Partant de ce principe et prenant en compte le contexte de gel des salaires et d'exaspération des salariés, nous savions que l'unité avait ses chances. C'est la démarche CGT de rendre possible l'unité, en partant de l'expression des salariés et des projets et valeurs CGT.

«Partenaires sociaux» : le moins-disant social

Les NAO 2018 ont donc débuté dans un contexte social sous-tension, au regard du gel des salaires subi dans la compagnie depuis 2012 consécutivement au plan Transform qui n'a été qu'un plan d'austérité à l'échelle de l'entreprise. Il s'est traduit par des suppressions d'emplois, l'augmentation de la productivité (+27%), le gel des salaires, la perte de jour de congés, etc.

Les bons résultats financiers d'Air France ont exacerbé un peu plus l'envie des salariés à revendiquer. La direction en proposant +0,6% en Avril et +0,4% en Octobre, soit +0,55% en lissé sur l'année en opposition au +6% revendiqué, a déclenché les foudres du personnel et des représentants syndicaux d'Air France.
La direction ne pouvait compter que sur deux syndicats, la CFDT et la CFE-CGC pour signer cette proposition qui apparaissait être une provocation pour les autres. Leur argument consistant à valider le projet de la direction, « sinon il n'y aura rien » n'a pas convaincu les salariés.
Par la mobilisation des salariés et l'unité syndicale, il a été possible de s'opposer à l'accord salarial. Cet accord qui ne calait pas avec la réalité du terrain et l'expression des salariés est, par conséquent, devenu caduc. La direction, consciente du mécontentement mais le sous-estimant, a alors persisté en reprenant les termes de l'accord, en dispositions unilatérales de l'employeur

La grève comme seul moyen pour se faire entendre !

Comme pour l'ensemble de nos acquis sociaux, rien ne nous a été donné. Il a fallu, pour les obtenir, construire le rapport de force et la grève a été un moyen de conquête sociale. Par la grève, nous stoppons l'outil de production

et le patronat redécouvre l'utilité et l'efficacité des salariés générateurs de création des richesses. Il serait ainsi cohérent d'intégrer plus de démocratie dans l'entreprise, pour en décider son utilisation et pour répondre à l'intérêt général au détriment des seuls actionnaires.

La direction, qui dit faire du dialogue social sa priorité, oblige les salariés à faire valoir leur droit à la grève durant plusieurs jours pour obtenir l'ouverture de négociation. C'était sans compter sur la perfidie de la direction. En effet, celle-ci plutôt que d'entendre clairement les revendications portées par l'intersyndicale et traiter la question du rattrapage des salaires, nous offre une parodie de négociation en mettant sur la table un accord salarial pluriannuel pour la période 2019-2021 conditionné aux résultats de l'entreprise et qui imposait les signataires à ne plus faire grève durant toute la période. Les syndicats n'ont pas été dupes et ont refusé ce chantage.

Une direction qui oppose les salariés aux organisations syndicales avec sa « Consultation d'entreprise »

Devant le front uni et le fort niveau de mobilisation, le PDG d'Air France, à grand renfort de communication tente un coup de poker. Certain du résultat, il organise une consultation des salariés sur les propositions salariales que les syndicats refusent, pour les contourner. Ce référendum qui n'en porte pas encore le nom mais qui s'inscrit dans la logique des ordonnances Macron lui aura, au contraire, été fatal. Les salariés en ont décidé autrement en rejetant massivement ses propositions par 55,44% s'exprimant contre et une très forte participation, 80% de votants.
Avec cette consultation, les salariés se sont aussi massivement exprimés contre sa politique d'attrition et d'austérité !

Le résultat n'a surpris que le patronat. Pourtant, les moyens qu'ils ont déployés en termes de communication, que l'ont peut également qualifier de propagande, a été massif. Envois de mails, envois postaux, des services entiers sortis de la production pour participer à des réunions d'information de l'entreprise animées par le PDG et le DG d'Air France en personne, le parti pris de nombreux médias pour les propositions de la direction, le chantage au catastrophisme, les pressions exercées sur les plus précaires d'Air France, sur l'emploi, ..., malgré cela, les salariés approuvent le choix des syndicats qui les représentent.

Une direction qui refuse l'expression démocratique !

Depuis la consultation et le départ du PDG M Janaillac, la direction refuse de prendre en compte l'expression des salariés. C'est une démonstration que le dialogue social est à sens unique. Elle préfère préserver ses intérêts au détriment de ceux des personnels en refusant d'ouvrir des négociations sur la base des revendications des salariés allant même prétexter la vacance du poste de PDG. Mais l'absence d'un PDG doit-elle empêcher l'ouverture des négociations ? Empêche-t-il les salariés de produire les services de la compagnie ?

Anne-Marie Couderc est désignée par intérim en tant que Présidente non exécutive de la compagnie AF-KLM, sous-entendu, un poste rémunéré sans pouvoir décisionnel ! Cette dernière s'était engagée, à défaut de nomination rapide d'un nouveau PDG, d'aller chercher mandat auprès du conseil d'administration. Engagement qu'elle ne tiendra pas !

La désignation du PDG : le choix d'un profil austéritaire !

Les noms des potentiels futurs PDG fût nombreux à circuler dans la presse. Après la candidature avortée de Philippe Capron directeur financier de Véolia, après les velléités de rachat par le groupe Accor, après les déclarations du gouvernement de se désengager du capital de la compagnie, le conseil d'administration d'Air France-KLM a levé le plafond de rémunération du poste de PDG pour « faciliter la recrue d'un nouveau profil » ! En pleine période estivale durant la semaine du 15 aout, Benjamin Smith est nommé par le Conseil d'Administration. Sa rémunération annuelle a plus que triplé par rapport au précédent, représentant 233 années de SMIC. Son parcours nous interpelle. Lors de la création de la filiale low-cost d'Air Canada et devant la fronde des syndicats Canadien, M. Smith avait obtenu du gouvernement l'interdiction de la grève des salariés de la compagnie lui permettant de mettre en œuvre sa politique rétrograde dans une logique de dumping social et de généralisation du low-cost. Enfin, un profil qui nie l'expression de salariés et leur volonté de se tourner vers une politique d'investissement et de croissance au sein d'Air France.

La CGT n'acceptera pas la généralisation du dumping social et le tout low-cost. Le progrès doit être social, économique et environnemental.

La CGT revendique la nationalisation de la compagnie ! Cette revendication n'est pas une utopie mais bien une réalité économique niée par un conseil d'administration ou un gouvernement qui veut tout privatiser pour les seuls intérêts des actionnaires. Toutes les compagnies privées perçoivent des subventions publiques, alors qu'elle est l'intérêt de la concurrence, si ce n'est de mettre en concurrence les salariés entre eux ? Le cas de Ryanair est un exemple à ne pas suivre.

La volonté d'aboutir !

La direction et le gouvernement font le choix de la confrontation. Notre revendication salariale unitaire de +6% pour tous les salariés augmente la masse salariale de 240 millions €. La grève aurait, selon la direction, représenté un manque à gagner de 335 Millions €. C'est bien la démonstration que les salariés créent des richesses et que ce qui coûte, c'est le capital !

La direction doit répondre aux revendications, c'est possible et urgent, comme cela a été réalisé pour nos collègues de KLM. Dans le cas inverse, leur attitude méprisante ne fait que renforcer la détermination des salariés et de l'intersyndicale. Le conflit qui nous oppose est loin d'être terminé.

Nous ne sommes pas seul-e-s, les salariés des compagnies low-cost revendiquent aussi des hausses salariales

Le low-cost a émergé fin des années 80 début des années 90. Le modèle low-cost, qu'il soit de l'aérien ou d'un tout autre domaine, n'est qu'une réponse au besoin du capital d'améliorer ses bénéfices en donnant l'illusion d'un maintien de niveau de consommation des ménages, au détriment des rémunérations des salariés. Le low-cost est féroce dans notre secteur aérien. Mais les salariés en ont assez. Après la Suède, la Belgique et l'Irlande ce sont les syndicats de pilotes Allemands et Néerlandais qui ont rejoint le mouvement le 10 aout 2018 chez RYANAIR.
400 annulations de vols au programme : soit 55 000 passagers impactés par le dogmatisme de la direction du groupe qui s'attache exclusivement à tenter de délocaliser les activités en Pologne plutôt que de répondre aux revendications des salarié(e)s qui luttent pour l'amélioration de leurs conditions de travail et de rémunération sur chaque base d'activité.
La bataille menée par les camarades de Ryanair, en 2017, pour la reconnaissance des syndicats dans l'entreprise a permis aux salariés de se défendre et commence à porter ses fruits.
Fin juillet, les salariés de Ryanair ont mené un mouvement de grève en Espagne, Italie, Portugal et Belgique ayant entraîné l'annulation de 600 vols. L'objet de la grève était l'application de la législation du pays dans lequel ils travaillent et l'amélioration des conditions de travail.
Le magna du low-cost M. O'leary est un récidiviste de la violation des législations des différents pays et considère les salariés comme son personnel !
Il n'existe pas de conquête sociale sans liberté syndicale et les salariés de Ryanair ont commencé depuis un an à poser les jalons de leurs futures conquêtes sociales.
Lorsque les salariés s'organisent et décident de lutter c'est le dumping social qui recule ! Les mouvements de luttes des salariés de Ryanair sont profitables à toutes et tous les salarié·e·s du secteur aérien et au-delà, car ils tirent vers le haut les conditions de travail et de rémunération, et mettent à mal la concurrence entre salariés.

Les salariés de Transavia, Groupe Air France, des salariés à part entière qui s'organisent.

Les élections professionnelles à TRANSAVIA, en juin dernier, ont vu l'émergence de la CGT qui pour la première fois se présentait aux élections dans cette filiale d'Air France. Le résultat obtenu est sans appel : 51 % (tous collèges). Les salariés de tous les secteurs et de toutes les catégories font confiance à la CGT.
Avec un taux de participation de 80 %, les salariés confirment leur attachement au fait syndical et aux représentants CGT qu'ils ont élus.
PNC (Stewart, hôtesses de l'air...) : la CGT réalise 82,32 %.
Ouvriers, employés, techniciens et agents de maitrise : la CGT réalise 61,29 %
Cadres : la CGT réalise 20,65 %, c'est historique dans le secteur de l'aérien.

Une direction revancharde qui n'accepte pas la démocratie et le choix des électeurs, qui tente de museler les représentants en appliquant le vieilles recettes répressives. Elle tente de licencier le délégué syndical pour fait syndical. Mais ce n'est pas en cassant le thermomètre qu'ils réussiront à faire baisser la température. L'inspecteur du travail a refusé son licenciement, le considérant fallacieux et injustifié.

A JOON, autre jeune compagnie low-cost avec ses 9 mois d'existence, les conditions de travail et les faibles salaires ont déjà épuisé le personnel qui revendique des repos supplémentaires et des hausses de rémunérations. Une nouvelle preuve que ce modèle économique casse les salariés. Des salariés ayant une rémunération inférieure pouvant atteindre les -40% avec ceux de la maison mère. Ce n'est pas tolérable, il doit être mis fin à ce dumping social ! La CGT travaille également à l'organisation des salariés avec la création d'une base syndicale et à présenter des candidats pour les futures élections professionnelles.

Les salariés font confiance à la CGT et à son syndicalisme qui ne renonce pas. Il n'y a pas de fatalisme !

Nous devons donner la possibilité aux salariés de s'organiser et de voter pour des candidats CGT !
Lorsque les salariés, comme ceux de Transavia, ont des candidats CGT, ils n'hésitent pas à faire confiance à la CGT. N'hésitons pas à leur en donner la possibilité. A Air France, en début d'année, pour la première fois, la CGT a présenté des candidats composés de pilote de ligne lors des élections au conseil d'administration d'Air France. Même si le score fût modeste, les 41 voix recueillies, après seulement 1 mois d'existence, sont un encouragement à poursuivre l'activité CGT dans cette catégorie de salariés.
A Air France, les élections professionnelles de Mars 2019 seront l'occasion pour les salariés de donner leur confiance au syndicalisme CGT. Un syndicalisme qui propose, qui agit qui ne se résigne pas. En somme, l'inverse du syndicalisme qui prône le fatalisme.

La formation et la communication, vecteurs de force pour l'UIT, tant au niveau national qu'en territoires.

Etre outillé pour mieux agir syndicalement dans ses responsabilités et dans ses mandats, est un des objectifs de la formation syndicale CGT. A ce titre, l'UIT organise une formation transport avec l'Espace Revendicatif Confédéral : un stage national sur deux modules est programmé une fois par an et décliné en d'autres sessions dans les territoires, parfois en ISST.

La formation est indispensable pour posséder les connaissances nécessaires sur la politique des transports (état des lieux, enjeux, perspectives) et sur le cahier revendicatif. C'est le gage d'une meilleure appropriation par toutes et tous les syndiqués des revendications « transport » de la CGT et de leur développement.

Dans les territoires, des journées d'étude, des groupes de travail ou des sessions peuvent être organisées sur des sujets spécifiques ou d'actualité. Mais pour que ces formations atteignent leurs objectifs, encore faut-il qu'elles soient considérées comme un axe prioritaire de notre démarche syndicale et revendicative par nos organisations. Il nous reste encore beaucoup de marge de progression en la matière mais c'est un passage incontournable pour un déploiement de notre activité dans les secteurs professionnels et dans les territoires ainsi que pour l'émergence de propositions et de projets revendicatifs « transports » alternatifs.

Enfin, c'est un des moyens de mise en commun des expériences et de mise en lumière des convergences indispensables à la construction du rapport de forces.

A qui s'adresse ce stage ?

Aux camarades en charge de l'activité transport en UD, Comité régional et UIT en territoire, aux membres des directions fédérales constitutives de l'UIT, ainsi qu'aux dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions.

Chaque formation est un moment durant lequel on peut prendre le temps du recul, de la recherche, de la confrontation et de l'analyse. C'est aussi, et de toute évidence, l'occasion de construire des connaissances nouvelles. L'objectif que se fixe ce stage est d'acquérir 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 celle-ci.

Pour les stages spécialisés ou spécifiques : pour vous comme pour la CGT, le besoin est tout aussi évident de s'appuyer sur une solide formation générale pour appréhender de bonne façon toutes les grandes questions qui nous sont posées.

Travailler les contenus revendicatifs convergents entre les fédérations de l'UIT.

Les positionnements et les concepts transverses. De là, s'élaborent les positions CGT et se construisent les cohérences d'intervention et d'actions.

Avec l'UIT, la CGT :

- Travaille les convergences revendicatives et d'actions entre les fédérations.
- Met en cohérence les revendications spécifiques, d'autant plus renforcées qu'elles s'inscrivent sur des socles communs.
- Traite les sujets naturellement transverses liés aux politiques publiques, comme la politique des transports de la France, son budget annuel, la politique européenne et ses incidences, les enjeux écologiques et le défi climatique et énergétique...
- Appréhende mieux les questions économiques liées aux groupes et aux dimensions internationales, questions de plus en plus multimodales et transversales.
- Porte l'organisation multimodales des transports en réponse aux besoins, à la cohésion sociale et territoriale nécessaire dans une vision d'intérêt général.
- Travaille les questions de financement du système du transport, le rôle et la place du service public et la maîtrise publique nécessaire de ce secteur.
- Prend en compte les besoins de transport des salariés de tous les secteurs industriels et tertiaires, leurs besoins de déplacements, d'accessibilité financière (exemple : le financement du domicile/travail par l'employeur, organisation des transports collectifs, plans de déplacements d'entreprise...).
- Met en cohérence les besoins de déplacements des personnes et d'acheminement des marchandises avec une organisation du système du transport compatible avec un développement humain durable porté par la CGT. Ce qui positionne une activité sur les questions de société, d'où le travail avec la confédération.
- L'UIT, est un interlocuteur des Parlementaires, du Ministère en charge du secteur.
- L'UIT, un outil pour relever le défi du rapport de forces d'ensemble.
- L'UIT, un outil pour unir les salariés, ne pas se laisser diviser sans s'être mis en capacité de préserver et ensemble conquérir.
- L'UIT, un outil pour sortir des cloisonnements syndicaux qui en ajoutant une concurrence revendicative à la concurrence économique, les nourrissent et fertilisent le dumping social.
- L'UIT, utile pour agir dans une cohérence revendicative pour mieux résister et conquérir plus.

Toute candidature exprime un engagement individuel qui se comprend dans son sens collectif et se traduit par un investissement militant.

PEFC 10-31-1345
IMPRIM'VERT © 2017 - 5657
Rédaction : Union Interfédérale des Transports CGT · Directeur de la publication Frédéric Le Merrer · CPPAP : 1220 S 06 709 · N° 96 · septembre 2018
Conception maquette Fédération CGT des cheminots · Impression : Rivet · Photos : Pascale Lalys,DR.
263, rue de Paris-case 571- 93515 Montreuil cedex · Tél : 01 55 82 80 47 · Fax : 01 55 82 80 49 · Courriel : uit@cgt.fr

CHANGEZ DE REGARD SUR L'ACTUALITÉ SOCIALE ET JURIDIQUE

nvo

LA NOUVELLE VIE OUVRIÈRE
LE MAGAZINE DES MILITANTS
DE LA CGT
nvo.fr

ABONNEZ VOUS !

Deux formules :
5 € ou 12 € par mois

> Bulletin d'abonnement

Syndicat / société (si nécessaire à l'expédition) _____

☐ Madame ☐ Monsieur

Nom* _____ Prénom* _____

N° _____ Rue* _____

Code postal* _____ Ville* _____

Fédération ou branche professionnelle _____

Tél.* _____ UD _____

Courriel* _____

* Champs obligatoires

☐ Abonnement NVO : 5 €/mois ou 60 €/an

NVO, le magazine papier (10 numéros par an) et web + Hors-série VO Impôts, le guide fiscal + en accès abonné sur nvo.fr : l'actualité sociale

☐ Pack NVO Droits : 12 €/mois ou 144 €/an

L'abonnement NVO + RPDS, la Revue pratique de droit social papier (11 numéros par an dont un double) et web + en accès abonné sur nvodroits.fr : l'actualité juridique, le droit du travail, le droit des élus et mandatés, le droit au quotidien

Paiement

☐ Chèque à l'ordre de la Vie Ouvrière N° chèque _____

Banque _____

Prélèvement automatique en :
☐ 2 fois, prélèvement semestriel ☐ 12 fois, prélèvement mensuel
Merci de remplir et signer l'autorisation de prélèvement ci-contre et de joindre votre RIB.

Offre valable jusqu'au 30/06/2019. Au-delà, nous consulter.

Autorisation de prélèvement

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez (A) La Vie Ouvrière à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et (B) votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de La Vie Ouvrière.

Titulaire du compte

Nom _____ Prénom _____

N° _____ Rue _____

Code Postal _____ Ville _____

IBAN

BIC

Créancier

La Vie Ouvrière 263, rue de Paris, case 600
93516 Montreuil Cedex - Identifiant SEPA : FR87ZZZ632727

Fait le : _____

Signature

Établissement teneur du compte

Nom _____

Adresse _____

Code Postal _____ Ville _____

Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Une demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte pour un prélèvement autorisé.

code origine : MAG

la cgt

ADRESSEZ CE BULLETIN À : NVO – Case 600 – 263, rue de Paris – 93 516 Montreuil Cedex
Tél. : 01 49 88 68 50 / Fax : 01 49 88 68 66 – abonnement@nvo.fr