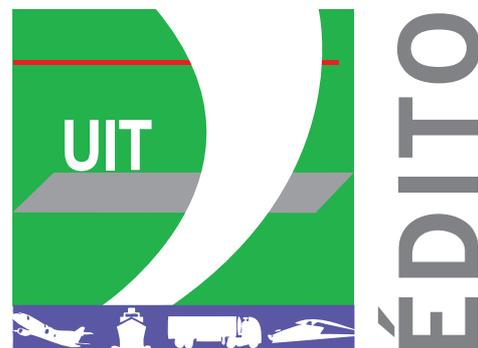


Edito .....	P 1
Réseau routier national .....	P 2
Referendum ADP .....	P 5
SNCF 2020 .....	P 7
Les comptes Transports de la Nation 2020 .....	P 9
Projet de Loi d'Orientation des Mobilités .....	P 13
Formation .....	P 16



## **Le 24 septembre, dans l'action ! Agir pour ne pas subir le démantèlement de notre modèle social**



© Pascale Lajys

Frédéric Le Merrer  
Secrétaire général  
de l'UIT

Le Président Macron, qui disait vouloir moraliser la politique par l'exemplarité, nous démontre 3 années plus tard l'inverse. Sa modernité, dans son action ou dans celle de son gouvernement, n'est en fait que des vieilles recettes d'un autre âge. Leurs choix politiques se tournent tous prioritairement au service du capital et du patronat. Ils en sont les meilleurs représentants de commerce dans cette économie libérale.

La théorie du ruissellement, qui nous a été présentée comme le modèle de société, s'est transformée en un barrage étanche. Les richesses sont préservées et sont développées pour les seules fortunes des actionnaires. Peu importe les conséquences sociales, environnementales et sociétales.

Casse des services publics de la santé, de l'éducation, des transports, etc., de notre industrie, du droit du travail, de notre protection sociale et des retraites.

Sur les questions écologiques, c'est le renoncement qui est la règle, avec par exemple le maintien de l'usage du glyphosate. Les transports, notamment le mode routier, faut-il le rappeler, est le 1er émetteur de GES à hauteur de 31% du total des émissions. Pourtant, les choix politiques encouragent toujours plus des besoins de transports. Quelle sera la limite de la soutenabilité sociale ?

Ils ouvrent les frontières à la finance et aux échanges commerciaux, mais à l'inverse, ils les ferment lorsqu'il s'agit des hommes et des femmes qui souffrent des décisions économiques du capital, les obligeant à fuir leur pays à la recherche d'un monde meilleur.

Les inégalités se creusent de plus en plus entre ceux qui ont tout et ceux qui n'ont rien.

La stratégie de bande développée par Macron consiste à préserver les richesses du camp patronal. Toutes les mesures de solidarité et d'égalité sont à niveler vers le bas.

Le rapport Delevoye sur les retraites en est une nouvelle illustration. « Plus simple et plus lisible », mais surtout plus inégalitaire. Au nom de « l'équité », personne ne sera épargné, actifs comme retraités tous perdants. Le système Macron par points est injuste car il accélérera les baisses de pensions et reculera par conséquent l'âge de fin de carrière. Faire une réforme des retraites parce que les caisses sont vides est fallacieux, notre système de retraite est financé par des cotisations sociales adossées à l'emploi et aux salaires. Depuis 1990, toutes les mesures d'exonération des cotisations sociales part patronale pour, soi-disant relancer l'économie et l'emploi se sont toutes avérées inefficaces. En 20 ans, elles sont passées de 1,9Md€ d'exonération à 27,6Mds€. Le coût des différentes niches fiscales qui profitent essentiellement aux entreprises et aux plus riches, représente aujourd'hui 100Mds€, le coût du CICE ou du CIR, c'est 26Mds€, le coût de la suppression de l'ISF, 3,2Mds€, etc. L'argent existe bel et bien et c'est l'addition de ces mesures qui assèche les caisses de nos régimes de retraites ou les caisses de l'Etat.

La retraite de demain se construit dès aujourd'hui. Il faut au contraire préserver et améliorer notre modèle social. Le 24 septembre prochain, la CGT propose d'agir par la grève et des initiatives revendicatives pour gagner de meilleures retraites, de meilleurs salaires, des services publics pour tous et partout. La force de notre réaction sera déterminante. Elle doit devenir virale afin d'être acteur de notre présent et de notre avenir.

# Réseau routier national non concédé

## L'Etat continue de se débarrasser de ses routes et de ses agents



### Qui gère quoi aujourd'hui ?

		Niveau de dépenses par kilomètre	Trafic
<b>État</b>	Routes nationales (9 600 km) autoroutes non concédées (2 600 km)	120000 €	2 % du linéaire mais 34 % du trafic (15 % pour le réseau concédé et 19 % pour le réseau géré par l'Etat)
<b>Départements</b>	Routes départementales (376 000 km)	107600 € département urbain	
<b>Communes</b>	Voirie communale (673 300 km)		
<b>Sociétés concessionnaires (SCA)</b>	Autoroutes concédées (9 000 km)	196000 €	

Depuis des années, des signaux d'alarme sont tirés pour dénoncer la dégradation du réseau et des ouvrages du réseau routier national gérés par l'Etat. Rien d'étonnant quand, après la phase de décentralisation de 2004 et le transfert de 18000 kms de routes nationales vers les départements en 2006 et des personnels en 2007, le constat était déjà fait à l'époque du manque de moyens et d'effectifs nécessaires pour assurer l'entretien de ces réseaux.

Le réseau géré par les DIR (Directions interdépartementales des routes) avait été structuré par défaut, il ne restait plus que les routes dont les départements ne voulaient pas leur transfert.

Plus d'une décennie après, le constat est alarmant : l'Etat n'aurait plus les moyens, il faut trouver des ressources pour financer l'entretien et la régénération du réseau.

### Rapport sur l'évolution du réseau routier national : privatisation-décentralisation

En pleine réflexion dans le cadre de la future loi d'orientation des mobilités (LOM), l'hypothèse de la **création d'une agence des routes** disposant de ressources dédiées a été largement annoncée par François POUPARD alors Directeur de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

Bercy n'ayant pas envie de se faire court-circuiter des ressources susceptibles de rentrer dans le budget de l'Etat a coupé court à cette initiative. Commande a été passée au CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) et à l'IGF (inspection général des finances) d'établir un rapport sur l'évolution du réseau routier national. Le contenu de la lettre de mission au

CGEDD/IGF était suffisamment clair : **étudier les pistes de décentralisation et de privatisation avant toute autre solution !**

**Pendant tout le printemps 2019, ce rapport a fait figure d'arlésienne.** Dans un contexte de contestation sociale (Gilets jaunes) le MTES (ministère de la Transition écologique et solidaire) a refusé de le rendre public tant son contenu aurait pu se révéler explosif !

**C'est seulement le 19 juin dernier** que le nouveau directeur de la DGITM Marc PAPINUTTI, ancien directeur de cabinet de la ministre des transports, ancien directeur de VNF (Voies navigables de France), a fait une présentation simplifiée de ce rapport (Rapoport /Roche du nom de leurs rédacteurs) aux organisations syndicales des personnels du MTES (ministère de la transition écologique et solidaire).

Le rapport part d'un état des lieux et pointe une **mauvaise gestion des DIR** en particulier les **augmentations de masse salariale** notamment sur l'indemnitaire des agents

et les Heures Supplémentaires, dues en partie à la baisse des effectifs qui ont conduit les DIR à répercuter les missions de service public sur les agents restants afin d'éviter l'externalisation des missions.

Le rapport s'oriente vers un modèle **d'externalisation massif**, et une volonté de **réduire le niveau de service et de performance. Il préconise le développement de la gestion déléguée, revoir les organisations de travail, restreindre les astreintes, revoir le cadre de rémunération des agents et d'instituer la conduite à 1 agent en période de viabilité hivernale (VH)...**

A partir de l'analyse des modes de gestion et les techniques d'organisation 2 scénarios sont envisagés :

- Scénario 1 : tout décentraliser au niveau régional mais scénario rapidement écarté.
- Scénario 2 avec 3 sous scénarios (2.1, 2.2, 2.3) identifiant 3 processus distincts en fonction du nombre de km destiné à être, soit décentralisé vers les collectivités, soit adossé aux Concessionnaires autoroutiers, soit mis en concession autonome.

En km	Décentralisation vers les collectivités	Adossement aux sociétés concessionnaires	Concession autonome.
Scénario 2.1	522	11	257
Scénario 2.2	1060	154	20
<b>Scénario 2.3</b>	<b>207</b>	<b>37</b>	<b>50</b>

**Plusieurs hypothèses sont envisagées :**

- **Des contrats courts** (prestations et contrat de performance) : Externalisation des travaux d'entretien et de certaines missions d'exploitation sur des périodes courtes (marchés de 1 à 3 ans par exemple) sans transfert de personnels
- **Des contrats plus longs** sur 20 ans (mise à niveau de réseau, contrat de conception et transfert de personnels....)

Ces orientations restent soumises à une ou des décisions politiques qui ne devraient pas intervenir dans l'immédiat en tout cas pas dans le cadre de la LOM. Le Gouvernement préfère y aller par touches successives avec des expérimentations que cela soit du côté décentralisation comme du côté privatisations.

**Décentralisation**, le ton est déjà donné avec le projet de loi de communauté d'Alsace. En s'appuyant sur les lois NOTRe et MAPTAM, cette future collectivité territoriale regroupant les deux départements alsaciens va pouvoir reprendre le réseau routier jusque là géré par la DIR Est ainsi que les 170 agents affectés sur ces réseaux. La loi de création de la collectivité d'Alsace adoptée au Sénat est en lecture à l'Assemblée Nationale.

D'ores et déjà dans de nombreux départements, les préfets prospectent les conseils départementaux à la recherche de futurs repreneurs de compétences routières.

Dans d'autres secteurs, ce sont les métropoles qui attendent le transfert du réseau correspondant à leur contournement urbain.

**Privatisation**, l'ASFA (association des sociétés françaises d'autoroutes) ne cache pas ses velléités : les SCA veulent continuer à prendre des concessions sous formes d'adossement mais sont aussi prêtes à contractualiser pour l'entretien du réseau national. Leur objectif est de **pérenniser les concessions des SCA, véritables aubaines financières sources de profits exorbitants pour leurs actionnaires.** Il en est de même avec les entreprises françaises de Travaux Publics qui ont déjà expérimenté à l'étranger des «gestions déléguées» de l'entretien et de l'exploitation de réseaux routiers.

Mais que **restera-t-il des DIR ?** Du réseau géré par l'Etat ? À coup de privatisations et de décentralisation, l'agence des routes sous forme d'EPIC risque d'être une coquille vide. Le rapport Rapoport /Roche préconise un EPIC « adhoc » sur un modèle dont les ressources budgétaires seront provisionnées à 100 % par l'État. EPIC pour lequel il faudra légiférer. Purement atypique, il ne correspond pas au fonctionnement normal d'un EPIC qui doit trouver au moins 50 % de ces finances de fonctionnement sur des ressources dédiées. L'EPIC serait constitué des services DIR, Services Maitrise d'Ouvrages des DREAL, une partie de la Direction des infrastructures de transport (DIT), une partie de SG. Il est prévu d'y inclure le rôle du concédant.

## Projet des DIR : Réduire les effectifs et la masse salariale

L'établissement public reste un objectif de la DGITM, peut être pas sous la forme « adhoc » préconisé par le rapport mais plutôt avec des ressources dédiées (taxes,

redevances d'usage...) Cet établissement sera associé à un projet industriel que la DIT et les DIR veulent déjà mettre en place sans attendre. Ce projet industriel prévoit d'ores et déjà : réduction de 10 à 15% des effectifs sur 4 ou 5 ans, réduction de la masse salariale, réduction des services faits (heures supplémentaires, astreintes...) externalisation des missions soumises à des pointes d'activité (Viabilité Hivernale, balisage de chantier, entretien des aires...). Le projet prend en compte la fin des recrutements des ouvriers des parcs et ateliers, agents ouvriers d'Etat dont les missions venaient en supports des missions d'exploitation des fonctionnaires : ateliers assurant l'entretien du matériel, engins de travaux publics, pose et réparation de glissières de sécurité, peinture routière, équipements dynamiques, gestion du trafic...

### Un réseau routier déstructuré

Ce gouvernement continue de **vendre la France à la découpe** en utilisant toujours les mêmes leviers : privatisation et décentralisation.

Mais **quel va être la cohérence du réseau routier** quand il sera divisé en une multitude de gestionnaires différents qui agiront en fonction de leurs investissements, de leurs propres niveaux de services. Peut-on imaginer de rouler sur une route dont la vitesse sera limitée à 80 kms/h dans un département à 90 dans l'autre avec des niveaux de services différents ? Peut-on imaginer des discontinuités d'itinéraires dans le transport routier des marchandises dues à la volonté politique d'aménagement du gestionnaire qui ne sentira pas investi par une vision globale de l'itinéraire?

**Comment seront financés ces réseaux ?** Par l'usage ? Par la lecture automatique des plaques d'immatriculation ? Paierons nous deux fois : par l'imposition et par l'usage ? Comment seront définies les dotations aux collectivités qu'elles réclameront pour maintenir un niveau de service nécessaire au caractère structurant des routes qui leur seront transférées?»

Par contre peu de choses sur la politique des transports, le transport routier de marchandises fort de ses lobbys continue de progresser (en 2017 + 4,7 % par rapport à 2016 au niveau européen) alors qu'il est la principale cause de dégradation des réseaux et le mode de transport le plus polluant.

**Pour la CGT, les infrastructures routières sont un bien commun public répondant à des enjeux sociétaux, économiques et environnementaux, elles ne doivent pas relever du secteur marchand mais du service public.**

**DÉFENDONS LE SERVICE PUBLIC DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN GESTION MINISTÉRIELLE AVEC UN SERVICE DÉCONCENTRÉ, DES MOYENS SUFFISANTS ET DES AGENTS PUBLICS SOUS STATUT !**

**Continuer à privatiser est une hérésie !** Alors que de nombreux rapports s'accordent à dire que la privatisation des autoroutes relève d'une gabegie financière, l'Etat veut continuer de faire des cadeaux aux SCA ! L'Etat n'est pas en situation de force face aux grands groupes financiers du BTP. Au lieu d'envisager une possibilité de renégociation des contrats d'autoroutes, il se trouve contraint de passer par les SCA pour tout investissement routier voire même pour effectuer l'entretien du réseau national ! **Cela s'appelle de la dépendance !**

**La CGT revendique la réappropriation de la gestion des autoroutes concédées,**

L'Etat reste propriétaire de son réseau, les contrats de concessions doivent être stoppés comme de nombreux contrats en délégation de service public qui ne servent plus l'intérêt général mais seulement d'une minorité qui se gave. Le profit généré par les péages, au lieu d'aller dans les poches des actionnaires, aurait pu 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.

**La CGT s'oppose fermement à la pression exercée sur les personnels** (restructurations, transferts, baisse du niveau de rémunération, dégradation des conditions de travail et de sécurité...)

**La CGT revendique des effectifs** (fonctionnaires et ouvriers) en nombre suffisants pour effectuer les missions de service public dans de bonnes conditions de travail et de sécurité

**La CGT revendique des salaires,** des primes et indemnités tenant compte de la spécificité des missions des agents des routes.

**La CGT s'oppose à tout transfert de compétences** qui déstructure et découpe le réseau national.

**La CGT dénonce le fait que l'État cherche à se débarrasser de son réseau routier national,** alors qu'il y a un vrai besoin en termes d'un transport public multimodal (routier, fluvial, rail).

# Referendum ADP

## Tous concernés !



La lutte des salariés engagée avec la CGT d'ADP, depuis deux ans, contre le projet de privatisation a trouvé un relais politique. C'est bien la démarche de la CGT, sa volonté d'élargir le rapport de force auprès des salariés et des différents acteurs, sa recherche de débat et de confrontation portant sur le modèle économique, la réponse aux besoins et l'intérêt général qui a permis à ce que 248 parlementaires de différents groupes parlementaires, hormis ceux de LREM et le RN, s'engagent dans une proposition de loi référendaire qui stipule qu'ADP est un service public national, qui, selon la constitution est non cessible au privé.

La mise en œuvre de cette nouvelle disposition consultative est une 1ère en France. Les citoyens vont pouvoir s'exprimer sur un projet de privatisation. Elle est lancée depuis le 13 juin pour une durée de 9 mois.

L'objectif est de compter plus de 4,7 millions de signatures pour véritablement organiser le referendum.

Au 30 juin, ce sont plus de 400 000 citoyen-n-e-s inscrit-e-s sur les listes électorales qui en exigent son organisation. Seules les signatures recueillies sur le site internet ministériel ou après avoir complété un cerfa en mairie seront réputées valables. Les différentes pétitions organisées ces derniers mois contre la privatisation d'ADP ne seront pas comptabilisées.

Pour la CGT, le processus de mobilisation autour d'ADP et gagner la consultation revêtent d'un enjeu national.

C'est la question des services publics en général, du bien public qui est posé !

Il faut en finir avec les privatisations et la confiscation de nos biens communs pour regagner le service public dans toutes ses dimensions.

Les besoins de transports, qu'ils soient de voyageurs ou de marchandises, les infrastructures utiles et nécessaires pour une efficacité et un fonctionnement optimal intégrant l'ensemble des questions économiques, sociales et environnementales imposent une maîtrise publique. Ils doivent être pensés dans l'intérêt général, dans une démarche multimodale et en complémentarité entre les différents modes.

La logique du capital en général et le poids des actionnaires privés dans le capital d'ADP sont à l'opposé. Tout doit être concurrence ! Concurrence entre les modes de transport et les salariés, concurrence entre les aéroports d'Europe et du Monde, pour la satisfaction des seules actionnaires. Cette logique mortifère n'intègre à aucun moment les enjeux sociaux et environnementaux pourtant essentiels dans une société du vivre ensemble.

La course au gigantisme aura t'elle une fin ?

### **ADP doit rester public ! Son pilotage doit s'inscrire dans une logique de service public.**

L'expérience des précédentes privatisations ou encore les logiques de libéralisations des secteurs d'activités ont toutes conduit à des conséquences dramatiques pour les usagers, les citoyens et les salariés des entreprises.

- Disparition du pilotage de la puissance publique (et donc de la logique de service public)
- Entrée de la logique financière et de la rentabilité de court-terme (notamment par la montée en puissance du pouvoir et de la rémunération des actionnaires)
- Accroissement de la pression salariale (il n'est que de penser au cas dramatique de France Telecom)
- Casse de l'emploi et des statuts des personnels
- externalisation d'activité et développement de la sous-traitance
- Constitution de monopoles privés
- Hausse des prix pour les usagers (en dix ans, le prix de l'électricité a progressé de 21%, celui du gaz de 66%, sans compter l'émergence de nouveaux frais.

## Deux exemples d'échec cuisant : Le rail britannique et l'aéroportuaire toulousain

Au Royaume-Uni, le prix des billets a progressé de 117 % entre 1995 et 2015. Les investissements des compagnies privées étant insuffisants pour assurer une qualité de service suffisante, c'est... la puissance publique qui subventionne, chaque année, cette industrie, à hauteur de plusieurs milliards de livres. Belle réussite !

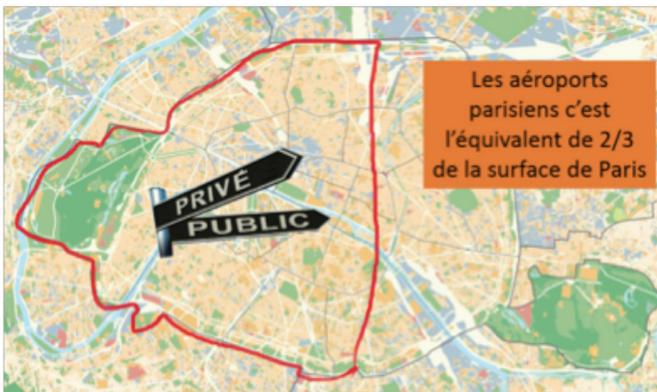
De ce côté de la Manche, la privatisation partielle décrétée en 2014 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac n'est guère plus reluisante. Les investisseurs chinois qui ont 49.99 % des parts de l'aéroport n'ont d'investisseurs que le nom. La Cour des Comptes fait part, dans un rapport cinglant, de ses « inquiétudes face à l'inexpérience du groupe en matière de gestion aéroportuaire », et son « manque de transparence financière ». Et pour cause : **le groupe s'est servi dans les réserves de l'aéroport à hauteur de 16.5 millions pour rémunérer les actionnaires, (avec l'accord de la puissance publique),** avant d'indiquer sa volonté cette année de... revendre ses parts de l'aéroport ! Nouvel exemple de projet industriel de long-terme porté par le privé, à n'en pas douter.

Pour éviter qu'ADP ne devienne un énième cadeau aux plus riches, il est urgent de se mobiliser pour dire NON à la privatisation d'ADP, en signant massivement sur le site internet la demande de referendum.

## Aéroports de Paris doit rester public pour en conserver la maîtrise

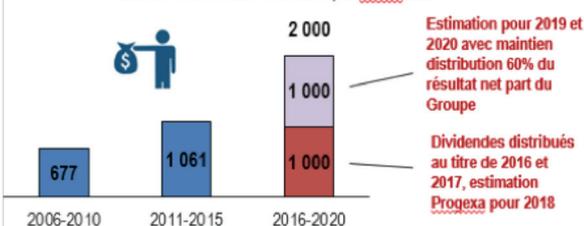
ADP a été créé en 1945 pour construire, aménager, développer et exploiter les aéroports d'Ile-de-France. Ces missions ont permis de placer la France et son savoir-faire aéroportuaire au tout premier plan international.

## Un patrimoine unique : 6680 hectares... et des revenus pour l'Etat



Distribution des dividendes par ADP SA (M€)

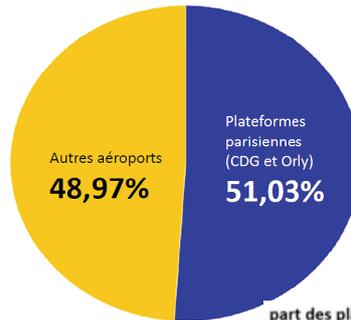
Sources : documents de références et plan connect 2020



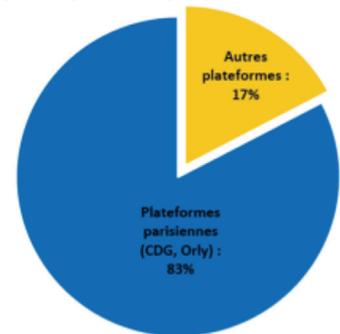
## 1<sup>re</sup> frontière de France, ils participent à la sécurité du territoire

Aéroports de Paris est un des rares gestionnaires d'aéroport capable d'assurer à la fois l'exploitation, la maintenance, l'ingénierie, la construction, la sécurité, la sûreté et la relation avec les riverains. Ces compétences rares et ce savoir-faire unique sont possibles parce qu'Aéroports de Paris est une entreprise publique qui a su développer l'expertise de ses personnels. Cette expertise est garante de la sécurité du transport aérien à Paris.

Part des plateformes parisiennes dans le trafic passagers

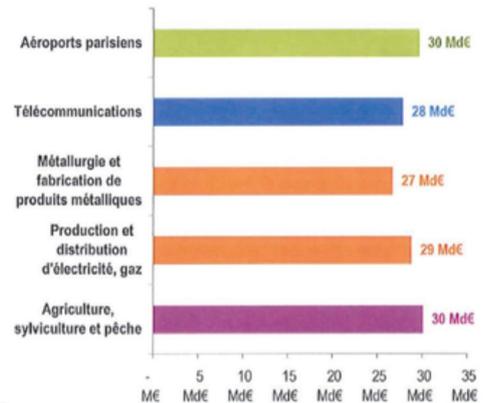


part des plateformes parisiennes dans le fret aérien



Les aéroports parisiens sont stratégiques pour le développement économique du pays et pour l'intérêt général. Ils sont un élément déterminant pour la création de richesses et d'emplois en France, pour un aménagement du territoire équilibré.

Les secteurs d'activité comparable à l'activité du système aéroportuaire francilien en 2010 (en valeur ajoutée)



Source : INSEE - BIPE

5% du PIB Régional

2,2% de l'emploi en France

# SNCF 2020, quand l'idéologie tourne le dos au service public



Pannes à répétition, guichets débordés, grogne des usagers face aux nouvelles tarifications décidées par les Régions, feuilleton tragi-comique du « Train des premiers » sur fond de débats qui s'éternisent sur la LOM et de valse ministérielle, l'été 2019 ne laisse une fois de plus pas de répit à l'actualité ferroviaire...

Et pourtant, malgré les dysfonctionnements, malgré un service public SNCF de plus en plus défaillant pour répondre à ses missions, malgré la prise de conscience grandissante des problèmes environnementaux, les préparatifs à la mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2020 de la Loi « Nouveau Pacte Ferroviaire » (NPF) se poursuivent discrètement mais sûrement...

- Qu'importe si cette dernière est rejetée par une majorité de cheminots, y compris dans l'encadrement, si de plus en plus de citoyens et de politiques en perçoivent mieux les finalités négatives
- Qu'importe si c'est une loi qui va porter un sérieux coup au service public ferroviaire et même plus généralement au système ferroviaire.

**Fidèles à leur idéologie, le Gouvernement et la Direction de la SNCF suivent aveuglement leur feuille de route libérale !**

Ainsi, après un projet d'entreprise validé en mars 2019, nous sommes maintenant arrivés « dans le dur » avec la déclinaison directe de la loi NPF du 27 juin 2018 qui prévoit pour rappel :

- La transformation du Groupe Public Ferroviaire actuel (GPF) issu de la réforme de 2014 et ses 3 EPIC (Tête, Mobilités, Réseau) en Groupe Public Unifié (GPU) constitué de 3 Sociétés Anonymes : Société Nationale SNCF (Société mère) détenue intégralement par l'Etat, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, filiales à 100% de la première ;
- La création d'une Société Anonyme (SA) « SNCF Gares et Connexions » filiale de SNCF Réseau
- La fin du recrutement au Statut au 31 décembre 2019 ;
- Les modalités et le calendrier d'ouverture des trafics voyageurs à la concurrence ;
- De nouvelles règles financières pour les investissements sur l'infrastructure et le calcul des redevances (péages).

Adoptée par ordonnance en procédure accélérée, la Loi NPF devait par la suite être complétée de plusieurs ordonnances, décrets et arrêtés pour en définir les modalités d'application.

Malgré un retard certain, c'est cette phase qui occupe actuellement les services des ministères des transports et des finances, avec le surprenant concours de la banque d'affaires belge « Degroof et Petercam » pour mener à bien cette mission !

C'est dans ce contexte que la très attendue ordonnance dite « gouvernance » a été promulguée le 3 juin 2019 afin de préciser l'organisation du futur Groupe public unifié, le rôle et la gouvernance de chaque société, les phases tran-

sitoires de mise en place ainsi que certaines dispositions sociales. C'est également dans cette ordonnance qu'a été inscrite, de manière formelle, la création d'une filiale Fret SNCF sous forme d'une Société par Actions Simplifiées (SAS) détenue intégralement par la Société mère. Quatre décrets (à l'état de projet) reprenant les statuts des futures SA viennent compléter cette ordonnance. Ces textes ont servi de base au dossier de consultation de 188 pages qui a été remis aux représentants des salariés le 6 juin dernier.

**188 pages ! C'est tout ce dont nous disposons aujourd'hui pour analyser les conséquences de la mise en œuvre effective d'une réforme majeure de notre système ferroviaire public !**

- Rien sur les données économiques liées à la réforme (Actifs/Passifs, trajectoires économiques, flux entre sociétés...),
- Rien sur les conditions de reprise des 35 Mds€ de dette (un simple engagement du 1<sup>er</sup> ministre à ce jour),
- Rien sur les conséquences sociales et organisationnelles précises pour les cheminots, nous ne savons même pas comment le nouvel ensemble va fonctionner dans une situation très différente de la situation actuelle avec des entreprises qui n'obéiront plus aux règles spécifiques des entreprises publiques.

## La grande braderie de la SNCF est lancée

L'ordonnance fixe bien un certain nombre d'exceptions au code du commerce (dont dépendent les SA) ou de modalités de transformation propres à la situation particulière du Groupe public ferroviaire, mais de nombreux points restent à préciser voire à arbitrer car il semble que les différents services de l'Etat et la direction de l'entreprise aient du mal à s'accorder... Une chose est certaine, c'est Bercy qui bat la mesure et face aux questions de régime fiscal et de propriété d'actifs, l'efficacité et la sécurité du service public ferroviaire ne constituent pas des priorités !

D'ailleurs, comment pouvait-il en être autrement avec une loi bâtie sur des mensonges et qui n'a pour seule ambition que de laisser le champ libre à de futurs concurrents et à restreindre l'investissement et la maîtrise publics. Dans la nouvelle gouvernance, l'Etat ne sera même plus présent au Conseil d'administration de SNCF Voyageurs (ex SNCF Mobilités amputée de la gestion des gares et du Fret) qui deviendra une Entreprise Ferroviaire presque comme une autre dans un marché volontairement ouvert. L'Etat a d'ailleurs donné l'exemple le premier en lançant des appels d'offres, alors que rien ne l'y obligeait, pour l'exploitation de deux lignes Intercités dont il a la responsabilité !

Dans cette grande braderie du groupe public SNCF, rien n'est garanti. La fameuse clause d'un capital public incensurable pour la Société nationale, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs n'est qu'un leurre et toute future filialisation est clairement permise par l'ordonnance « gouvernance » tandis que le capital de SNCF Gares et Connexions et de Fret SNCF, n'est lui-même pas garanti....



Quant aux cheminots, ils sont ouvertement considérés comme une variable d'ajustement. Transférés d'office selon leur activité à la mise en place des futures SA au 1<sup>er</sup> janvier 2020, ils seront demain transférés vers de nouveaux opérateurs en cas de perte de marché... Indispensables au fonctionnement du chemin de fer, ils vont pourtant être soumis à une productivité encore plus forte que ces dernières années dans un contexte de dumping social généralisé bien peu en rapport avec les nécessités de professionnalisme et de sécurité du mode de transport ferroviaire. La direction ne cache d'ailleurs pas son objectif de rediscuter de la réglementation du temps de travail au Fret dès la réforme mise en place (chaque entreprise devenant juridiquement indépendante).

Il est certain que c'est un avenir que nous ne pouvons nous résoudre à voir dessiné pour la SNCF, les cheminots, les usagers et le service public ferroviaire, pas plus que nous n'acceptons la privatisation d'ADP ou la vente à la découpe prévisible de la RATP dans le cadre de la LOM et des multiples appels d'offres annoncés.

Nous continuons, à juste raison, de porter l'idée d'une entreprise publique SNCF unique et intégrée qui est la seule à même de répondre aux enjeux de service public de transport ferroviaire, de sécurité, de développement durable et d'aménagement du territoire. Nous refusons une concurrence dogmatique qui a amené des régressions pour les usagers et les salariés dans tous les domaines où elle a été mise en place !

**Nous poursuivrons notre combat autour de notre projet « Ensemble pour le fer » pour un grand service public ferroviaire national et demain pour un Pôle public des transports.**

**Les salariés des transports sont un maillon essentiel au fonctionnement de notre société et pour la préservation de notre environnement.**

**Ensemble, dès le 24 septembre, journée d'action interprofessionnelle, mobilisons-nous pour créer le rapport de forces nécessaire et obliger le gouvernement à mettre en place les réformes dont les citoyens, les salariés, les usagers ont besoin !**

# Les Comptes Transport de la Nation 2018

## Une trajectoire qui s'inscrit dans une logique De dumping sociale et environnementale



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 56ème rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation (CCTN) 2018, s'est tenue le 12 juillet 2019.

En 2018, plusieurs événements ont marqué l'actualité économique est sociale. Il s'agit notamment :

- De l'obligation, dans le cadre d'une disposition contenue dans la Loi NOTre, pour les entreprises d'au moins 100 salarié-es sur un même site de mettre en place un plan de mobilité, qui a pour objectif de faciliter l'utilisation des transports en commun, le recours aux modes actifs, au covoiturage ou à l'usage de véhicules moins polluants. Il n'est pas inutile de rappeler que cette disposition qui apparait dans les débats de la Loi d'Orientation des Mobilités, comme novatrice, n'est en fait qu'une disposition qui existe déjà par la loi et applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. En fait, l'absence de contrôle par les services de l'Etat et le manque de volonté des directions d'entreprises font que cette disposition n'est pas ou peu mise en œuvre. Pour la CGT, les plans de mobilités doivent faire l'objet d'une réelle concertation et d'une consultation obligatoire dans les entreprises. Au-delà de la question du transport Domicile/Travail, il s'agirait par exemple, d'évoquer les collectifs, les lieux

et les horaires de travail, compatibles avec des solutions de transports en commun, afin de limiter l'usage du véhicule particulier.

- Du transfert aux régions de 8 lignes Intercités,
- De grève durant le 1<sup>er</sup> trimestre dans le secteur de l'aérien,
- De grève durant le 2<sup>e</sup> trimestre dans le secteur ferroviaire,
- De la hausse des carburants par la mise en place de la taxe carbone intégrée à la TICPE qui a notamment généré le mouvement des GJ, ...

En France, le PIB en euros constants progresse de 1,7% contre 1,8% sur la zone Euro. La consommation des ménages ralentit tout comme les dépenses d'investissement. Le pouvoir d'achat des ménages ralentit +1,2% contre 1,4% en 2017 du fait notamment de la hausse des prix des énergies et du tabac.

### Les transports représentent 4,5% de la valeur ajoutée

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française ralentit en 2018 (+2%) contre +2,9% en 2017. Dans les branches utilisatrices de transport la production croît de 1,3%. Concernant les échanges extérieurs, les importations de produit qui nécessitent du transport progressent de 1,9% et les exportations de 3,5%. Les transports représentent 4,5% de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches. Les transports sont bien essentiels dans l'activité économique du pays. Son activité est créatrice de richesses. Mais elle génère aussi un coût, les externalités, que le capital ne veut pas supporter à son juste prix.

### Pour une maîtrise publique des transports et des infrastructures

C'est pour ces raisons que la CGT revendique une maîtrise publique de l'organisation des transports et des infrastructures. Elle permettrait ainsi de prioriser l'intérêt général en prenant en compte l'ensemble des dimensions économiques, sociales et environnementales des différents modes de transports. La logique de complémentarité des modes prévaudrait sur celle de la seule concurrence des modes entre eux. Elle poserait bien évidemment la question du financement des infrastructures, de leur entretien, de leur rénovation et des investissements nécessaires à leur développement.

Nous revendiquons la renationalisation des Sociétés Concessionnaires des Autoroutes, véritables rentes pour les actionnaires du secteur du BTP qui en ont la gestion

et qui assurent également les travaux de rénovation et de modernisation. A tous les coups elles en sont les grandes gagnantes répercutant les coûts des travaux sur les allongements des concessions et sur le prix des péages.

Nous revendiquons la maîtrise publique des aéroports de Paris et de province. La seule expérience de privatisation de l'aéroport de Toulouse et une démonstration de ce que le capital priorise une fois qu'il est aux commandes. La CGT est opposée au processus de privatisation d'ADP. Elle appelle l'ensemble des salarié·es, des citoyens, à exprimer massivement leur volonté d'être consultés par referendum. Il s'agit d'obtenir au moins 10% des électeurs inscrits sur les listes électorales, s'exprimant sur le site du ministère de l'intérieur pour qu'il puisse avoir lieu. La question dépasse la seule expression sur ADP, elle pose l'utilité des services publics de transport et les services publics en général.

Nous exigeons le retour à une entreprise ferroviaire publique unique et intégrée, la SNCF qui assume la gestion du rail et des trafics. Le rail est un système guidé qui nécessite une cohérence dans sa gestion d'exploitation. La multiplication d'opérateurs fragilise un système qui fonctionne en réseau et qui a besoin d'une cohérence globale pour fonctionner. La mise en concurrence des trafics est inefficace. Le fret, ouvert à la concurrence n'a pas développé les trafics ferroviaires, elle les a fait basculer sur la route réduisant la part modale des marchandises transportées par le rail, à seulement 9% du total des volumes transportés.

Si les entreprises du secteur des transports tiennent tant à l'ouverture à la concurrence des trafics ferroviaires, c'est pour s'accaparer des trafics les plus juteux et ceux subventionnés sur les fonds publics. Ils s'assurent ainsi des revenus réguliers versés par les Autorités Organisatrices des transports. Afin de maintenir leurs marges ils agiront sur le niveau de la masse salariale (emploi, qualifications, salaires, conditions de travail et sécurité).

### Des infrastructures de transports qui se dégradent

Si la somme des infrastructures évolue peu, en revanche, sa dégradation s'amplifie. L'audit du réseau routier en 2018 confirmait ce que la CGT a dénoncé depuis de nombreuses années. Le niveau du linéaire routier et les ouvrages d'art nécessitent des actions de rénovations urgentes. Un second rapport, paru en 2019, commandé aussi par ce gouvernement vient confirmer le 1er audit. Ce qui est vrai pour le réseau routier national l'est également pour le réseau routier département ou local.

Même si en 2018, les investissements en infrastructures augmentent de 7,1% en valeur, pour atteindre 20,9Mds€, ils sont largement insuffisants pour retrouver un réseau d'infrastructures terrestres de qualité. Le réseau routier représente 46% des investissements en infrastructures, le réseau ferré principal 18,6%, Les transports Urbain y compris celui en IDF 29% (dopé par les investissements du Grand Paris Express) et 7% pour les ports, les aéroports et les voies fluviales. Le scénario du COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) retenu par le gouvernement dans le programme pluriannuel du financement des infrastructures par l'AFIFT est largement insuffisant pour

contenir la dégradation des réseaux. Pire, son budget n'est toujours pas bouclé, il manque encore 500 millions d'€ rien que pour l'année 2019. D'ailleurs c'est l'une des raisons qui a fait que la Commission Mixte Paritaire des deux chambres parlementaires n'a pas pu statuer sur le projet de la LOM repoussant sa validation lors d'une prochaine séance ciblée à la rentrée et qui reste à fixer dans un calendrier parlementaire fortement contraint.

### Un Budget de l'AFIFT contraint par un manque de ressources dédié.

En 2018, les dépenses de l'AFIFT s'élèvent à 2,6Mds€ et contribuent à financer 12% de l'investissement total en infrastructure. A noter que seul 1Mds€ de recettes de la TICPE est affecté à l'AFIFT représentant quasiment la moitié de ses ressources. En 2018, les recettes de la TICPE ont rapporté à l'Etat 31,82Mds€ contre 29,56Mds€ en 2017. Pour la CGT, les recettes d'une taxe écologique doivent prioritairement être affectées aux investissements qui contribuent aux enjeux environnementaux et aux financements des infrastructures de transport participant au report modal.

Les autres modes de financement des infrastructures utilisés par l'Etat sont : les concessions, les PPP (Partenariat Public/Privé), les CPER 2015/2020 (Contrat de Plan Etat/Région). Pour cette dernière, il s'agit d'une programmation et d'un financement pluriannuel de projet important qui a été fixé à 24,2Mds€. Lors de l'élaboration du projet de loi des finances 2019, il était indiqué que le taux de réalisation à fin 2020 des CPER serait de seulement 60%. A Titre d'exemple, le taux de réalisation à fin 2018 serait de 38,5%, pour le volet ferroviaire et de 34,7% pour le volet routier. Ce manque de réalisme péjore bien entendu le rythme de modernisation des réseaux d'infrastructures. Il est probable que les CPER actuels soit prolongés jusqu'en 2022, ainsi l'élaboration des futurs CPER sera élaborée par les nouveaux élus en 2021.

### Les ménages, plus gros contributeurs des dépenses courante de transport

La dépense totale des transports représente 18,1% du PIB en hausse de 5,7%. Les ménages sont les principaux contributeurs à la dépense courante, à la hauteur de 48,2%. Les dépenses de transport individuel, hors assurances représentent 82,8% des dépenses des ménages de transport en valeur et 14,3% de leurs dépenses de consommation totale. En hausse chaque année, cette situation fragilise les revenus des ménages et leurs pouvoir d'achat. L'absence de transport collectif conventionné ou inadapté aux horaires de travail imposent de nombreux ménages, notamment ceux se situant en zone périurbaine ou rurale, à disposer de plusieurs véhicules pour se rendre sur des lieux de travail souvent éloignés des lieux d'habitation n'offrant pas la possibilité d'utiliser des modes actifs de transports. Ils sont les premiers à être pénalisés par la hausse des prix du carburant, etc.

## Transferts Publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs

Les transferts des administrations publiques (APU) centrales et locales aux opérateurs de transport s'élevaient à 13,2Mds€. 51% des montants sont consacrés au TER et au Transport Urbains de province et 43% consacrés aux transports en IDF. Le reste a été affecté aux Intercités. Tous réseaux confondus, 82% des montants versés relèvent du fonctionnement et 18% sont des aides à l'investissement.

## Des recettes publiques liées au transport qui progressent

Elles s'élevaient à 52,6Mds€ en hausse de 5,5%. La TICPE représente à elle seule 60,5% des recettes des APU liées au transport. Est-il nécessaire de rappeler que le patronat routier bénéficie d'exonération partielle de la TICPE à hauteur de près de 18€ en moyenne par tranche de 100 litres de carburant, alors même que les Poids Lourds accélèrent la dégradation de la voirie. La CGT exige la fin de cette exonération fiscale.

## Les entreprises françaises de transports

Fin 2017, le secteur des transports et entreposage comptait 145100 entreprises soit +13,1% à comparer avec 2016. Si le secteur est dynamique, les immatriculations des entreprises concernent en majorité l'auto-entrepreneuriat, cette forme juridique représente 61,4% de l'ensemble des créations et elle concerne autant le secteur voyageur que celui du secteur marchandise et logistique. Le modèle économique du capital consiste en l'effacement du contrat de travail mais pas du lien de subordination entre le donneur d'ordre et celui qui réalise l'acte. Il s'exonère de toute forme de responsabilité dans le cas d'une baisse d'activité, d'un accident du travail ou dans le cadre d'un conflit entre deux parties par exemple. C'est l'auto-entrepreneur qui prend les risques. Si pas d'activité, pas de revenu. Les grandes majors encaissent, elles, les dividendes. C'est le cas des plates formes de ventes par correspondance, de VTC ou de la restauration par exemple.

Les entreprises de transports ont réalisé en 2017 un chiffre d'affaires de 225Mds€, en hausse de 6%. La valeur ajoutée brute a progressé de +3,5% malgré une hausse des consommations intermédiaires. L'excédent brut d'exploitation a lui nettement progressé +15%. Elle est essentiellement liée à « une maîtrise des charges de personnel +1,2% ». En somme, la variable d'ajustement est toujours sur une maîtrise de l'emploi, des salaires et des conditions de travail, sur la logique de dumping social.

## L'emploi et les salaires

Au 31 décembre 2018, le secteur emploie 1,4 million de salariés et augmente de +1,2%. C'est le transport routier de marchandises qui contribue le plus à la hausse des effectifs (+4,1% soit 15000 emplois). L'emploi dans le secteur de la logistique progresse lui de +5,2% soit 6000 emplois. Les effectifs des transports routiers de voyageurs progressent de +2,1% soit 2200 emplois dans un contexte de développement de l'offre des services librement organisé (car macron). Les effectifs du secteur des transports urbains progressent quant à eux de +0,7%. A l'inverse, les effectifs du secteur des activités de poste et de courrier se replient -2,1% soit -4800 emplois et dans le transport ferroviaire -2,3% soit -3700 emplois. Les effectifs du secteur de l'aérien continuent également leur baisse (-1,7%).

La masse salariale est en hausse ce qui est logique avec la hausse des emplois, d'une population de salariés qui continue de vieillir et d'un volume d'heures supplémentaires en forte progression (le nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet dans les entreprises de 10 salariés et plus s'établit à 76,7 heures par an). Le salaire moyen brut par tête s'élève dans le secteur à 2620€. Sans surprise le salaire moyen le plus bas s'établit dans le secteur des TRV (1840€) et des taxi et VTC (1500€). Enfin, le pouvoir d'achat des salariés du secteur reste en berne (+0,2%) en 2018 qui se cumule aux 0% en 2017.

## Les externalités du transport

Nous ne reprendrons dans cette partie que celle concernant les GES. Les autres externalités comme celle des maladies respiratoires, des congestions, du bruit ou de l'accidentologie feront l'objet d'un prochain déryptage.

En 2018, les transports en France sont responsables de 31%, en hausse de 2 points par rapport à 2017, des émissions totales des GES et 40% des émissions de CO2. Le transport routier représente à lui seul 94% des émissions du transport. Suivent ensuite le résidentiel tertiaire et l'agriculture pour 19% chacune, l'industrie manufacturière pour 18%, l'industrie de l'énergie pour 10% et le traitement des déchets pour 3%.

La Stratégie Nationale Bas Carbone a pour cible la réduction d'au moins 70% des émissions du GES du secteur des transports à l'horizon 2050. En 2018, malgré une augmentation des GES des poids lourds, les émissions du transport régressent (-1,6% par rapport à 2017).

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

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

	1990	2017	2018	Evolution 1990/2018
TOTAL TRANSPORTS	124,4	139,0	136,8	10,0
Dont Routier	116,3	131,2	128,9	10,8
Dont Autres modes :	8,1	7,8	7,9	-1,8
Ferroviaire	1,1	0,4	0,4	-59,5
Fluvial français	0,8	1,2	1,2	52,2
Maritime français	1,7	1,2	1,2	-32,5
Aérien français	4,5	5,0	5,1	14,2
HORS BILAN				
	1990	2016	2017	Evolution 1990/2017
Maritime international	7,9	5,2	5,6	-30,1
Aérien international	8,4	17,2	17,4	107,3

A la lecture de ce tableau chacun peut se rendre compte qu'il existe des leviers pour réduire durablement les émissions de GES.

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

Il s'agit d'agir sur les leviers politiques qui encouragent et qui imposent le report modal de la route vers le rail et le fluvial lorsque celui-ci à une plus grande pertinence économique, sociale et environnementale.

Il s'agit de développer les infrastructures plus vertueuses qui facilitent le report modal, comme les triages, les voies d'accès des ports, les chantiers de transports combinés, multimodaux.

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

Cette approche, pour certains peut apparaître comme illusoire au regard des urgences sociales. Il ne s'agit pas de les prioriser. Il s'agit de penser « collectif », dans l'intérêt général. Une société de coopération entre les territoires du local à l'international, qui abandonne cet esprit de concurrence et de compétitivité à toutes les échelles et qui préserve les ressources primaires afin de maintenir les équilibres de la planète en intégrant l'ensemble des données économiques.

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

Pour la CGT, le rapport des comptes, des transports de la Nation est un outil essentiel réalisé par les travailleurs de la fonction public d'Etat. Il est à la disposition des élus parlementaires. Il doit être utile dans la prise de décisions pour l'intérêt général en réorientant les politiques publiques, d'aménagement du territoires, d'infrastructures et d'organisation des transports.

# Projet de Loi d'Orientation des Mobilités, sa publication est reportée



Ce projet de loi, qui devait être publié à l'issue de la Commission Mixte Paritaire (CMP) des deux assemblées Parlementaires qui s'est déroulé le 10 juillet dernier ne le sera pas. Les sénateurs et les députés n'ont pas abouti à un nécessaire consensus, rendant impossible sa publication. Il doit faire l'objet d'une nouvelle lecture au Sénat et à l'assemblée nationale à la rentrée, les députés auront le dernier mot.

Sans surprise, l'enjeu financier a constitué le dissensus. Les sénateurs souhaitent sécuriser les financements des futures Autorité Organisatrice de la Mobilités (AOM) pour laquelle les intercommunalités auront la responsabilité d'en organiser les transports, ainsi que les investissements nécessaires pour la création et la rénovation des infrastructures. Il faut dire que ce gouvernement qui décentralise au maximum sa responsabilité à l'échelon inférieur, ne s'accompagne pas de moyens financiers suffisants pour conduire une politique publique des transports.

Ainsi, régulièrement, les budgets promis ne sont pas versés. C'est le cas par exemple des moyens financiers octroyés par le gouvernement aux communes qui devaient accompagner la fin de la taxe d'habitation. Nous pourrions également évoquer le taux d'engagement financier qui accompagne les Contrats de Plan Etat/Région. Pour le CPER 2015/2020, le taux d'engagement budgétaire au 31 décembre 2020 serait, selon les dernières projections, de seulement 60% réalisés. Ce renoncement s'accompagne de l'absence de travaux de modernisation d'infrastructures de transports pourtant urgent et nécessaire.

Les différents Audit réalisés par des cabinets indépendants, des commission parlementaires le confirment. Notre réseau d'infrastructure (routes, rails, fluvial, ports, ouvrages d'art, etc.) souffre d'un état de vieillissement avancé, accélérant son usure. En clair, plus on attend, plus sa remise en état sera coûteuse.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures en a évalué le montant nécessaire à sa remise à niveau. Il en est sorti 3 scénarios (48Mds€, 60Mds€ ou 80Mds€). Le gouvernement a choisi la base du scénario 2 sur 20 ans en le révisant à 55Mds€. Dans ce cadre, les dépenses de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'Etat dans les transports sur la période 2019-2023 doivent être portées au niveau suivant, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courant :

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses Totales (M€)	2683	2982	2687	2580	2780

Dès la 1<sup>re</sup> année de son exécution, il manque au budget 2019 toujours 400Million€ à l'AFITF. Même si la ministre se veut rassurante en indiquant que le budget sera respecté, ce manque d'ambition financière dénote l'absence de fléchage de ressource pérenne pour les années suivantes pouvant conduire à la même situation que les budgets des CPER. La stratégie de communication ne sera-t-elle pas

en définitif une stratégie d'enfumage envers les citoyens et les élus des collectivités.

A l'image du contenu du projet de loi LOM, le manque d'ambition pour accompagner la transition écologique et l'accès à la mobilité pour tous, que l'on vive en zone hyper dense ou en ruralité, et criant. Pas d'objectif de politique de report modal, tant voyageurs que marchandises. Pour les voyageurs le covoiturage apparaît comme la solution à tous les problèmes de transport. Toutes les études le démontrent, le covoiturage sur les distances courtes est peu plébiscité.

Si le texte a subi de nombreux amendements des deux chambres parlementaires et le rajout de nouveaux articles qui, bien souvent, aggravent, selon la CGT, les dispositions initiales l'esprit du texte demeure le même. Il ne réglera rien des problématiques transports et des conséquences environnementales qu'il génère. Il ne se projette pas sur une logique de cohérence des territoires, c'est même l'inverse qui se produit avec une décentralisation accrue des responsabilités et une délimitation des périmètres d'intervention pouvant conduire à des différences de traitement.

C'est un texte qui fait la part belle à la libéralisation complète du secteur et au processus de privatisation des entreprises historiques SNCF et RATP. La filialisation de Fret SNCF, la concurrence ferroviaire des lignes régionales, d'Intercités ou du T9 en sont des illustrations.

Pour tenter de faire croire à un engagement de l'Etat sur une politique de report modal des marchandises sur le rail, le projet de loi contient dans son article 51 (nouveau), pour faciliter le Fret ferroviaire à se relancer, la possibilité de subventionner tout opérateur de fret afin de rendre « compétitif » ce mode de transport.

Ce qui n'était pas possible avant ou jugé discriminatoire avec un seul opérateur historique et public pour obliger à une politique de report modal deviendrait dorénavant possible. Même si...

Celui-ci prévoit en plus des aides publiques une stratégie de développement du fret ferroviaire avec :

Un développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations, modernisation et mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les ITE et terminaux de marchandises,

Le développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux,

Le renforcement de la desserte des ports et des hinterlands,

Le développement des corridors Fret transnationaux.

Cette stratégie est définie par voie réglementaire et comporte une évaluation du secteur existant et se fixe des objectifs d'accroissement de part modale aux horizons de la stratégie bas carbone... en 2050. Elle définit aussi les territoires et les réseaux prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret, tout comme les infrastructures qui nécessitent des investissements prioritaires.

Le gouvernement soumettra cet avis au COI et au Haut comité du système de transport ferroviaire puis le transmet au parlement au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Ce programme va-t-il s'inscrire dans le cadre du budget contraint de l'AFIFT ou celui-ci fera l'objet de financement nouveau afin de répondre aux ambitions ? La réponse est dans la question, pour 2019, il manque toujours 400M€ pour boucler le budget.

Dans ces conditions, l'objectif de la France d'atteindre la neutralité carbone en 2050 souffre déjà d'une trajectoire qui s'en éloigne. C'est la politique de l'enfumage ! La preuve avec la casse du train des primeurs Perpignan/Rungis.

Durant les deux années que les discussions ont débuté avec l'ouverture - le 19 septembre 2017 - des assises de la mobilité, la CGT a pleinement participé aux travaux depuis les assises, apportant diverses contributions et cahier d'acteur. Elle a également apporté sa contribution ses analyses et réflexions, ses propositions et revendications dans les diverses instances nationales. Nous y avons systématiquement porté nos propositions autour du concept CGT de développement Humain Durable.

L'intérêt général est notre boussole, ça devrait être le sens de l'action publique Il ne peut pas être dissocié les enjeux sociaux des enjeux environnementaux. C'est fondamental !

Le transport est essentiel pour l'activité économique. Pour la CGT, elle nécessite une maîtrise de la puissance publique dans une gestion démocratique. Il s'agit de repenser toute la chaîne de transport, de la production à la consommation. Il ne s'agit pas d'écarter des solutions de transports comme celle qui encourage les modes actifs ou le covoiturage, mais seule, ces solutions seront insuffisantes.

Il s'agit véritablement d'organiser les transports dans une démarche multimodale, en complémentarité entre chaque mode de transports et non en concurrence.

Il s'agit de redonner du sens à l'engagement public qui propose une alternative pour les voyageurs d'une offre de transport collectif, régulière et conventionnée.

Il s'agit de garantir les droits des salariés pour maintenir et développer un haut niveau de sécurité des personnes, des usagers et des circulations. Des salariés formés et rémunérés prenant en compte les qualifications, les formations tout au long de leurs parcours professionnels et ancienneté est un gage de reconnaissance et d'un travail réalisé de qualité.

Les transports créent de la richesse, qui doit servir aux financements des infrastructures et aux fonctionnements des opérateurs publics. Ils ne doivent pas servir à enrichir les actionnaires.

L'Etat doit reprendre et conserver ce qui lui appartient. La CGT exige la renationalisation des autoroutes et l'Arrêt du processus de privatisation des aéroports notamment celui d'ADP.

# FORMATION TRANSPORTS / UIT 2020 :

## NÉCESSAIRE, UTILE POUR ARMER NOS MILITANTS !

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

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

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

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

- **1<sup>er</sup> module : du lundi 04 mai 2020 au mercredi 06 mai 2020.**
- **2<sup>e</sup> module : du lundi 21 septembre 2020 au vendredi 25 septembre 2020.**

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

Cette formation a pour but de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté, dans un contexte de profondes mutations. A partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

Elle est donc nécessaire pour armer nos militants dans le cadre de leur activité syndicale et de leur mandat professionnel, CESER, etc. C'est pourquoi, elle doit être appréhendée comme un axe prioritaire par nos structures CGT. Concevoir la formation comme un acte militant lui confère un caractère indispensable à l'accomplissement de nos responsabilités dans l'organisation syndicale.

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

**Dès à présent, faites-nous remonter les inscriptions de vos fédérations pour la session 2020 !**



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

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

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

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

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

Adresse électronique : \_\_\_\_\_

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

Par mail : [a.lecomte@cgt.fr](mailto:a.lecomte@cgt.fr) Tél : 01 55 82 81 48 et à [uit@cgt.fr](mailto:uit@cgt.fr) Tél : 01 55 82 80 47

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

AÉROPORTS DE PARIS



# LE RÉFÉRENDUM : PREMIÈRE ESCALE POUR LA DEMOCRATIE

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



Rédaction : Union Interfédérale des Transports CGT - Directeur de la publication Frédéric Le Merrer - CPPAP : 1220 S 06 709 - N° 99 - juillet 2019  
Conception maquette Fédération CGT des cheminots - Impression : Rivet - Photos : Pascale Lalys, DR.  
263, rue de Paris-case 571- 93515 Montreuil cedex - Tél : 01 55 82 80 47 - Fax : 01 55 82 80 49 - Courriel : uit@cgt.fr