

| | |
|--|------|
| Edito | P 1 |
| Transports - Infrastructures ; budget 2017 | P 2 |
| Les sociétés « boîtes aux lettres » | P 4 |
| Covoiturage | P 5 |
| Dossier : Transports et Industries | P 6 |
| En direct d'une région : Ile de France | P 16 |
| Brèves | P 18 |
| Formation | P 19 |



En 2017, redonnons de l'espoir, dans un mouvement social puissant au service du progrès social pour tous !



© Pascale Lalys

Dominique Launay
Secrétaire général
de l'UIT

Le quinquennat de F. Hollande arrive à sa fin. Celui qui avait fait de la Finance son ennemie ne l'a jamais si bien servie, avec en tête des « meneurs », Valls, Macron ... rois du 49.3.

Si le MEDEF applaudit des deux mains, le bilan est lourd pour le monde du travail. Rien n'a échappé à ce gouvernement libéral, machine de guerre antisocial, des retraites à la loi travail (EL KHOMRI), en passant par l'ANI les lois Rembsamen et Macron ; sans oublier les réformes territoriales ou la réforme du système ferroviaire.

Et face aux puissantes mobilisations, à l'image du mouvement historique du premier semestre, ce gouvernement qui se dit « de gauche » a engagé une répression syndicale sans précédent, en visant particulièrement les militants de la CGT.

Cette politique vouée aux seuls intérêts du capital est lourde de conséquences pour nos secteurs transports et infrastructures, sur l'industrie et les enjeux environnementaux.

Alors que le gouvernement s'auto-satisfait de l'accord de Paris COP21, les émissions de Gaz à Effet de Serre dues aux transports sont reparties à la hausse en 2015, complètement à contre-courant des objectifs quels qu'ils soient (COP21, loi de transition énergétique, politique pluriannuelle de l'énergie ...). Un phénomène amplifié par la désindustrialisation et les délocalisations vers les pays à bas coût social et environnemental que le faible coût des transports –fruit d'un terrible dumping social– favorise.

D'ailleurs si, globalement, les émissions de GES ont diminué sur le territoire, l'empreinte carbone qui tient compte des émissions de carbone à

l'étranger pour la fabrication ou le transport de produits importés a augmenté, +11% en 2015 par rapport à 1995.

Ce qui pose bien la question de l'industrie, de relocalisation industrielle, passant par la recherche –aujourd'hui dévoyée–, par un renforcement et une modernisation de l'outil de production, une industrie répondant aux besoins du 21^e siècle ; notamment pour ce qui est du secteur transports et infrastructures.

C'est tout le sens de la démarche CGT qui va tenir des Assises Nationales pour la Reconquête de l'Industrie, le 22 février 2017 à Paris. L'UIT et ses Fédérations sont pleinement engagées dans cette construction qui doit lancer une grande campagne nationale marquée par une mobilisation nationale, le 21 mars 2017, où –en convergence– nous voulons créer les conditions d'une large action et mobilisation de l'ensemble des secteurs transports/infrastructures.

Dans une campagne électorale, où il y a une surenchère ultralibérale (à l'image de la droite et son extrême voulant anéantir toutes les conquêtes de 1936 et du Conseil National de la Résistance), il nous faut remettre les vrais enjeux au centre des débats et des mobilisations.

C'est le sens de ces assises de l'industrie, portant également les revendications en matière de plein emploi, de salaires, des 32 heures, de protection sociale et d'environnement.

Pour 2017, souhaitons que l'intérêt général l'emporte sur les intérêts du capital !

TRANSPORTS - INFRASTRUCTURES ; UN BUDGET 2017 MARQUE DU SCEAU DE L'AUSTRITE !

Le projet de loi de finances 2017 s'inscrit dans la continuité des années antérieures en termes de trajectoire, confirmant les restrictions budgétaires et entérinant les choix de libéralisation, d'ouverture à la concurrence mode par mode dans la logique européenne et de ne considérer le transport que sous un axe marchand.

Ce projet de loi de finances se décline en missions et programmes par thèmes et ministères de rattachement, mais aussi par Comptes d'Affectation Spéciale qui intègrent des recettes et des dépenses affectées.

Le premier et le plus important des programmes en termes d'engagement pour les transports et les infrastructures est le N° 203 sur les Infrastructures et les services de transport.

Affichant une volonté de rééquilibrage des modes (et non plus de report modal) et intégrant la notion de pertinence économique des modes entre eux dans la cadre d'une complémentarité de la chaîne de transport, ce budget est étale de l'année 2016 et entérine donc la situation que nous dénonçons et combattons depuis des années et les effets négatifs sur les infrastructures et tous les modes de transports.

Dans ses attendus de présentation, le programme reconnaît explicitement la dégradation des indicateurs de l'état des infrastructures qu'elles soient routières non concédées (Chaussées et ouvrages d'art), ferroviaire ou fluviale et les objectifs à travers ce budget ne sont dans le meilleur des cas que le maintien à niveau.

Routes

Les engagements pour le développement du réseau routier ne se concentrent que sur le règlement des points de congestion limité à 691,6

M€ dont 415,7 M€ en provenance de l'AFITF(1) et le reste issu des collectivités territoriales dans le cadre des CPER(2). Pour l'exploitation du réseau national non concédé ce sont 315 M€ qui sont budgétisés sans compter les contrats de partenariat –PPP-(3) en cours sur la réalisation de 63 Centres d'Entretien et d'Intervention pour une durée de 30 ans et de la rocade L2 à Marseille pour 30 ans la aussi. Des PPP sur lesquels la CGT s'est clairement exprimée pour les dénoncer, précisant les coûts exorbitants qu'ils engendraient au détriment de l'intérêt général, de la maîtrise publique et du service public.

Ferroviaire

Là encore, la stagnation est la norme. Les concours affichés à hauteur de 2,457Mds€, se décomposent entre le paiement par l'état des redevances d'utilisation de l'infrastructure pour le compte des Régions (1,675Md€), les TET(4) (529,8 M€) et les trains de FRET (251,9M€). Ces contributions que les fiscalistes de Bercy avaient requalifié de « subventions », ont fait l'objet d'un redressement fiscal « médiatisé » de SNCF Réseau à hauteur de 100M€ (contesté par SNCF Réseau). Il est à noter que chaque augmentation des volumes de péages perçus par SNCF réseau auprès des Entreprises Ferroviaires se retrouve happée à travers une baisse des contributions de l'état vérifiable sur les dix dernières années

Infrastructures Fluviales, portuaires et aéroportuaires :

D'un montant de 304 M€ pour l'exercice 2017, il couvre essentiellement des charges de service public pour VFN(5) à hauteur de 252,4 M€ dont les emplois sont réduits malgré un affichage d'objectifs de modernisation, de mise en sécurité et de développement capacitaire.

Le second poste de dépense est consacré au dragage des accès maritimes des Grands Ports Maritime et des ouvrages afférents pour 45M€ de dépenses d'interventions. On note aussi 2 M€ qui ont provisionnés sur le projet de l'aéroport de Notre Dame des landes.

Les Dépenses fiscales portées par le programme 203 consistent quasi exclusivement en des remboursements de TICPE(6) pour différentes catégories pour 1,127 Md€ en hausse de 275 M€ au bénéfice quasi exclusif du transport routier de marchandise (+ 240 M€) à 740M€ en lien avec l'évolution de la TICPE.

Opérateurs de ce programme AFITF

Le budget de l'AFITF est porté à 2,2 Mds € en 2017. En augmentation de 200 M€, ses ressources complétées par une augmentation de l'affectation d'une fraction de la TICPE limitée à 735 M€ soit 20 M€ de plus qu'en 2016. Nous sommes loin des engagements initiaux de 2015 année où toute l'évolution de la TICPE (1, 14 Md€) avait été affectée en remplacement de la défunte taxe poids lourds(Ecotaxe). A noter que celle-ci a vu prononcée par le biais d'un amendement nocturne du 17 novembre dernier par un parlementaire socialiste, sa disparition législative, tuant ainsi les recours intentés et gagnés devant les juridictions administratives par l'association écologiste Alsace Nature. Mais le Conseil d'Etat du 5 décembre 2016 a jugé « illégal » le refus du gouvernement d'appliquer l'écotaxe. La haute juridiction a sommé l'exécutif de prendre un arrêté fixant le début de la collecte de cette taxe. Car l'effet de cette suppression définitive taxe serait de faire porter sur les seuls usagers privés cette augmentation et ce financement car les professionnels ont conservé les remboursements. Les autres ressources se composent de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) et la redevance do-

maniale versée par les sociétés d'autoroutes ainsi que 100 M€ versés par ces sociétés concessionnaires d'autoroutes et qualifiés de « contribution volontaire exceptionnelle » d'un montant de 1,2Mds€ courant de 2015 à 2030 en contrepartie de la prolongation de la durée des concessions (Plan de relance autoroutier) décidé par le gouvernement en 2014. Rappelons ici que cette prolongation va rapporter environ 12 Mrds € de péages supplémentaires en fin de concessions. Une partie du produit des amendes des radars du réseau routier national est aussi affecté en ressource

Pour autant c'est plus de 2,7Mds€ qui seraient nécessaires pour 2017, pour tenir les engagements pluriannuels pris et donc autant de choix qui seront arbitrairement faits et des engagements reniés !

SGP (Société du Grand Paris)

Cet EPIC est financé par des ressources fiscales affectées de 568M€ pour 2017. Il finance et contribue au développement d'études et de travaux pour l'infrastructure et les gares sur l'île de France en lien avec les opérateurs existants (SNCF, RATP)

Emploi

Le niveau d'emploi des Opérateurs de ce programme 203 est marqué à la baisse de 51 emplois dont - **71 emplois perdus sur le seul périmètre de VNF...**

Programme 205 Sécurité et Affaires maritimes, Pêche et aquaculture

Avec un budget de 203 M€ pour ce programme, l'augmentation se concentre sur le seul item de la flotte de commerce pour le soutien à sa « compétitivité ».

Les objectifs de contrôle et donc les moyens assignés sont en baisse de manière à seulement remplir les objectifs définis par l'Europe et donc aucun effort particulier n'est prévu. La encore bien loin des discours de façade tenues notamment lors des conférences environnementales.

Par contre, l'engagement en faveur de

la défense de la flotte de commerce se décompose majoritairement sur des mesures fiscales et d'exonération de charges sociales repris dans la loi de juin 2016 d'Economie Bleue et se monte à 83,5M€ contre 64,5 en 2016... Pour ce qui est de la formation au-delà de la pauvreté de l'engagement, c'est la question des débouchés et donc du pavillon français qui est posée.

Comme élément à charge, on pointera le taux d'emploi inférieur de 5 points par rapport à la formation de l'aérien.

Le **programme 785** sur l'exploitation des transports conventionnés Ferroviaire (TET) prévoit une affectation de 257M€, en hausse (+41M€) malgré les baisses de l'offre (suppression des trains de nuit et transfert aux régions de ligne de jour). En complément le **programme 786** sur le matériel roulant de ces services nationaux conventionnés se voit lui réduit de 180 M€ à 100M€ en 2017 alors que les besoins de renouvellement et d'entretien sont toujours plus criants au quotidien et pose la aussi des questions sur l'avenir des filières industrielles de rénovations internes à la SNCF et de la construction ferroviaire, justifiant notre combat sur le ferroviaire.

Le **programme 613** de soutien aux prestations de l'aviation civile entérine une perte de 47 emplois ainsi qu'une baisse des moyens affecté à la formation initiale par intégration d'un accès par voie d'apprentissage aux formations d'ingénieurs assurées par l'ENAC et donc une baisse unitaire de cette formation qui vise un taux d'emploi à 6 mois de 95 % (98% en 2013)

Les comptes d'affectation spéciale :

Les aides à l'acquisition de véhicules propres sont financés par la taxation des véhicules les plus polluants selon le principe Bonus / Malus dont la loi prévoit que le système s'équilibre avec une redéfinition annuelle des seuils d'émissions retenus. Ce compte est prévu à hauteur de 347 M€ dont 20 pour l'aides au retrait de véhicules polluants. Le seuil pour le malus est fixé à 127 g de dioxyde de carbone/km pour 50 € et atteint 10000€ pour tout véhicule dont le niveau d'émission est supérieur ou égal à 191 g/km

Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs :

Le budget 2017 est porté à 358 M€ en hausse de 23 M€ par augmentation du montant de la fraction de la taxe d'aménagement du territoire versée par les opérateurs de afin de ne pas augmenter le financement issu du système ferroviaire lui-même (TREF notamment payée principalement par la SNCF).

Initiatives hors programme

L'article 11 du PLF 2017 prévoit de renforcer le financement des transports en commun de la région Île-de-France (IDF) via une modulation, décidée par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), des tarifs de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) applicable aux carburants, essences et gazole mis à la consommation sur le territoire de cette région. Cette ressource spécifique se justifie par « les spécificités de la région Île-de-France en matière de congestion urbaine et à son rôle dans le développement de l'attractivité de la France ». Dans les faits cette disposition est capée à 100 M€ et est une « compensation » à la nouvelle majorité politique du dézonage du passe NAVIGO qui n'était pas financé et les pertes de ressources financières engendrées par le passage du seuil de 9 à 11 salariés pour le versement transport instauré par Valls. .

Ces quelques éléments du budget 2017 doivent nous inciter à créer les conditions de mobilisations dans tous les secteurs et dans les territoires de façon très large afin de répondre aux besoins sociaux, environnementaux, d'aménagements des territoires afin de stopper leur désertification et porter les enjeux industriels.

- (1) Agence de Financement des infrastructures de Transports
- (2) Contrat de Plan Etat Région
- (3) Train d'Equilibre du Territoire
- (4) Partenariat Public Privé
- (5) Voie Navigable de France
- (6) Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétique

LES SOCIÉTÉS « BOÎTE AUX LETTRES » DANS LES TRANSPORTS

Dans l'union Européenne, des entreprises pratiquent l'évasion fiscale et les violations du droit du travail en utilisant notamment des sociétés dites « boîtes aux lettres ». Ce sont des sociétés domiciliées dans un pays de l'Union européenne (UE) autre que la société mère, dans le but de contourner les obligations conventionnelles et légales du pays de résidence légale, qu'ils s'agissent des taxes, des salaires, des normes du travail ou des cotisations sociales. Cette pratique existe notamment dans les transports.

Depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Union Européenne en 1987, toutes les principales entreprises de transport routier d'Allemagne, de France et du Benelux ont créé des filiales dans des pays à moindre coût en Europe et ont sous-traité une part significative de leur travail à ces filiales. Avec l'accession des ex-pays de l'Europe de l'Est, cette tendance s'accroît. La sous-traitance dans le transport n'est pas contestable d'un point de vue opérationnel et légal. Le problème vient de l'utilisation abusive de la différence de salaires qui en est faite ; le rôle de telles filiales étant avant tout de fournir des conducteurs pour la société mère. XPO (ex Norbert Dentressangle) a fait l'objet d'une condamnation, le groupe aurait recruté des chauffeurs via des sociétés dans des pays de l'Est pour remplacer des chauffeurs français. Ce n'est d'ailleurs plus uniquement les grands groupes qui s'intéressent à ce système mais aussi les PME qui y voient une source de rentabilité accrue. De même, on voit fleurir des agences



d'intérim dans les pays aux conditions sociales et salariales moindres, qui proposent leurs services aux entreprises françaises pour amener encore plus de flexibilité à moindre coût. Il est plus que temps, qu'une agence européenne soit créée afin de contrôler les flux de salarié(e)s pour que soit respectée, à minima, la directive travailleur détaché, entrée en application au 1^{er} juillet 2016.

Dans l'aérien aussi de telles pratiques existent. OpenSkies, une filiale de British Airways, a été épinglée sur l'utilisation de personnels navigants de nationalité américaine qui travaillent en permanence à Roissy, donc détachés illégalement en France. Le seul but étant de ne pas payer les cotisations sociales françaises.

La société Norwegianway -qui pratique des tarifs, très bas- utilise, elle, des hôtesses thaïlandaises, aux conditions de leur pays d'origine, ce qui amène un dévissage tarifaire par rapport aux compagnies qui ont des salarié(e)s pourvu-e-s de meilleures conditions. Celles-ci, pour rester concurrentielles, devront supprimer les conquits sociaux à défaut d'abaisser leurs profits.

Les employeurs des grands groupes sont à la pointe en matière de fraude.

Ils usent de tous les stratagèmes pour contourner la loi dans le seul but de réduire leurs dépenses et augmenter leurs marges. Pour cela, le dumping social et fiscal est leur créneau alors que les conditions sociales et de travail des travailleurs routier sont loin d'être mirobolantes et que la sécurité doit être améliorée.

On comprend pourquoi le patronat du transport routier Français s'oppose à la mise en place d'un smic pour les conducteurs étrangers roulant sur le territoire national. Patronat français qui contribue à la chute du pavillon français dans le transport routier marchandises et demain dans le transport routier voyageurs en développement le dumping social et la concurrence entre salariés.

C'est pourquoi, nous combattons et dénonçons ces sociétés « boîte aux lettres », et un des principaux axes de la stratégie de la section routiers d'ETF, pour la période 2013-2017, est de faire campagne pour de meilleures politiques et législations afin de protéger les conducteurs en Europe par un socle légal social renforcé et des conditions de travail meilleures et non discriminatoire pour tous les conducteurs en Europe. (campagne Fair Transport).

COVOITURAGE : QU'EN EST-IL ?

Depuis plusieurs années, le covoiturage est une pratique en plein développement, souvent mise en avant par nos politiques, certaines ONG environnementales, comme alternatives transports pour limiter les émissions des GES dues aux transports pour répondre à la baisse constante du pouvoir d'achat (résultat des politiques d'austérité), amplifiant les phénomènes de précarité, particulièrement dans la jeunesse et parmi les étudiants avec des difficultés pour utiliser les services publics de transports, pas toujours accessibles : coûts, horaire inadaptés, fermetures ...

Le covoiturage n'est pas nouveau, mais avait d'autres formes de solidarité non rémunérées comme l'auto stop, mais aussi la voiture partagée à tour de rôle pour se rendre au travail.

Mais depuis, les années 2000, le désengagement des pouvoirs publics -particulièrement dans le service public ferroviaire- ont conduit des entreprises start-up à s'emparer du covoiturage pour l'organiser contre rémunération dans une logique concurrentielle sur longue distance.

Dans un contexte de crise, de faible pouvoir d'achat et de précarité qui se développe, le système -très juteux pour ceux qui l'organisent- peut paraître alléchant et répondre à un besoin de mobilité grandissant.

Cela mérite quelques éléments de réflexions : «BLABLACAR » est en monopole sur cette activité, en contrôlant 90% des marchés français, allemands,



italiens et espagnols avec une présence dans 19 pays répartis sur trois continents.

Cette société est valorisée à 1,4 milliard d'euros avec seulement 350 salariés pendant que la casse du service public entraîne des milliers de suppressions d'emplois. Et c'est cela qui serait moderne et serait l'avenir !

Une enquête, réalisée par l'ADEME, montre que 71% des covoitureurs (au sens passagers payants) auraient pris le train comme alternative et seuls 16% auraient pris la voiture. Quant aux conducteurs, ils sont 25% qui auraient tout de même préféré se déplacer en train.

Le développement du covoiturage entraîne une augmentation des circulations automobiles et des externalités environnementales négatives (bruit, pollution locale et émissions de CO2).

Pas étonnant, qu'en 2015, les émissions de GES émises par le transport routier soient reparties à la hausse, complètement à contre-courant des objectifs de la COP 21 pour limiter le réchauffement climatique.

Ce covoiturage s'inscrit dans cette logique concurrentielle dévastatrice d'emplois, dégradant la situation environnementale, au détriment de l'intérêt général.

Répondre réellement aux besoins sociaux, environnementaux, de mobilité et d'aménagement du territoire passe pas une autre politique solidaire, qui recrée du lien, imposant de redévelopper, moderniser un véritable service public de transport, sous contrôle et maîtrise publique, accessible dans une logique de complémentarité entre le rail, et des gares multimodales avec les bus urbains et interurbains, les service d'autocars locaux et -pourquoi pas- dans certains territoires, un covoiturage public organisé gratuitement par les collectivités permettant l'accès aux gares ferroviaires et routières.

Cela redonnerait tout son sens au service public, garant d'équité entre territoires et usagers.

Car cette frénésie libérale, conduisant à cette concurrence mortifère sur le dos des salariés, à l'image des cars «Macron » et autres «TGV low cost », est de se faire de l'argent en développant un transport des «pauvres ».

Et les pouvoirs publics cautionnent, leur permettant de se désengager du financement des services publics ... **rien de moderne dans tout cela !**

ENJEUX pour le service public, l'environnement et l'aménagement du territoire.



Les enjeux industriels sont étroitement liés à ceux des transports. Avec ce dossier, nous voulons faire converger notre démarche revendicative CGT entre les différents secteurs de l'industrie, le service public et la place des transports en lien avec l'aménagement, la reconquête des territoires.

Les transports sont au cœur de la stratégie capitaliste des échanges mondiaux moteur du dumping social, des délocalisations...Un système sous contrôle des marchés et du patronat mondial bien éloigné des enjeux environnementaux, de l'avenir et des besoins des peuples et des conditions sociales des salariés. Un an après la COP 21 qui

a conduit à saturer l'espace médiatique d'annonces démagogiques, et au sortir de la COP 22, il est urgent de mettre en adéquation les paroles et les actes. Besoin de diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre(GES), mais aussi notre empreinte environnementale, nécessitant de relocaliser des productions pour développer les circuits courts et l'économie circulaire.

Le transport est tellement sous tarifié qu'il n'est même plus un frein aux délocalisations industrielles, multipliant les parcours « parasites » de marchandises et contribue à vider l'emploi des territoires. Aujourd'hui, le patronat fait le tour du monde du moins disant social et environnemental pour fabriquer ses produits, conduisant à ce que 60% des produits industriels soient importés, la très faible rémunération du coût du transport, maritime et routier est que le coût transports dans le prix final d'un produit importé est inférieur à 1,5%.

Nous venons de passer sous la barre des 3 millions de salariés dans l'industrie. Il y a un besoin de changement radical de politique en matière d'industrie en sortant du poids du tout financier. Le cas d'Airbus est démonstratif en la matière ; des carnets de commandes remplis pour 15 ans et plus de 1000 emplois sont menacés de suppressions tout comme son centre de recherche en Ile de France. Situation similaire avec Alstom qui engrange les commandes et supprime des emplois avec danger pour l'avenir de certains sites.

Notre volonté est de replacer la question de l'industrie en phase avec les services publics au centre des débats et redonner de la hauteur et de l'espoir face à la médiocrité politique de cette campagne électorale et de préparer de façon concrète les assises nationale de l'industrie organisées par la confédération CGT le 22 février 2017.

Recherche-innovation-nouvelles technologies

Moderniser et développer les transports pour répondre aux enjeux sociaux et environnementaux nécessite de se doter d'un appareil productif en capacité de répondre aux besoins nationaux. L'industrie se nourrit des avancées scientifiques et de ses mises en application. Penser dissocier recherche, ingénierie et production est un non sens industriel et économique.

Les enjeux climatiques imposent de repenser notre modèle de développement. Au cœur du développement libéral actuel, les transports occupent une place singulière. Leur sous-tarifcation et la non prise en compte des externalités négatives est un levier pour le dumping social et environnemental favorisant les délocalisations. Relocaliser les productions, développer les circuits courts et l'éco-conception, développer et moderniser les transports collectifs et la multimodalité pour les voyageurs et les marchandises est un impératif écologique et social. Ceci s'envisage dans un contexte où ce ne peut plus être la concurrence et le marché qui orientent nos vies. Il est nécessaire de promouvoir la coopération entre les peuples à tous les niveaux et dans tous les secteurs. La recherche doit permettre de se doter des outils capables de bâtir le monde auquel nous aspirons. C'est elle qui ouvre le champ des possibles.

De ce point de vue, la politique de recherche menée dans notre pays est loin d'être à la hauteur. En effet, innover appelle à des moyens humains et financiers importants à l'opposé des restrictions qui frappent les budgets publics et affectent les conditions de travail des chercheurs. La recherche publique doit être confortée et renforcée.

Ainsi, le crédit d'impôt recherche, c'est l'équivalent du quart du budget de l'enseignement supérieur et de la recherche (6 Milliards d'€) qui sont captés essentiellement par les grands groupes pour faire de l'optimisation fiscale.

Ce dispositif, sans ciblage et sans contrepartie ne bénéficie ni à l'emploi des chercheurs ni à l'effort de recherche. Pourtant, la recherche est une clé du développement humain durable prôné par la CGT. Là encore, comment se fait-il que ceux qui sont si prompts à nous parler à longueur d'antenne des nécessités de respecter les 3% de déficit budgétaire de l'Etat passent sous silence l'objectif de Lisbonne de 3% du PIB affecté à la recherche, pourcentage que la France est loin d'atteindre avec 2,28% du PIB, ce qui la classe au 12^e rang des pays de l'OCDE, loin derrière les pays d'Europe du Nord, et très loin de l'Allemagne et des Etats-Unis.

Il y a pourtant beaucoup à faire dans les transports pour imaginer, penser des modes de déplacements individuels et collectifs rapides, confortables, souples, peu consommateurs d'énergie et respectueux de l'environnement. On peut citer l'exemple du véhicule électrique dont le développement massif butte sur la capacité des batteries à avoir une autonomie suffisante.

La recherche d'aujourd'hui qui crée les emplois de demain a besoin d'un débouché industriel pour tester, amé-

liorer et permettre de transformer ses inventions. Savoir-faire unit bien le savoir et le faire. C'est toute une chaîne industrielle de l'amont à l'aval qui garantit la pertinence, recherche, ingénierie, production.

Car pour la CGT, les capacités d'innovation et de recherche sont vouées à se réduire sans production ! Il en est ainsi des 34 plans industriels dont plusieurs touchent directement les transports (véhicule 2 litres, véhicule du futur, TGV du futur, Métro du futur, avion électrique, navire du futur...). Mais avec quels moyens en termes de capacités industrielles, en termes de recherche, d'innovations technologiques et de niveaux de compétences.

Besoin d'une industrie en proximité permettant de définir en commun les besoins futurs entre les services publics et les filières industrielles. Quelle recherche en matières de nouvelles péniches petits et grands gabarits, de bus, de bateaux pour les dessertes de proximité et interurbaine, de matériel remorqué ferroviaire voyageurs moderne pour remplacer les corails, les voitures couchettes, les trains spéciaux, pour de nouveaux matériels ferroviaires marchandises, y compris pour les dessertes urbaines...

Penser que l'on peut isoler un maillon du reste est mortifère et correspond à une vision court terme baignée dans l'idéologie financière.

C'est d'une toute autre ambition dont a besoin le secteur des transports si l'on considère que la mobilité est non seulement un facteur important dans le travail et l'aménagement du territoire mais est également constitutive de la liberté, de la découverte des autres et de l'émancipation humaine.

FERROVIAIRE : TRAN ont de l'avenir, si on s'



Il faut sortir l'industrie ferroviaire des exigences financières pour les actionnaires. Le financement par les marchés publics doit servir l'emploi et l'industrie. Ainsi se pose la question de : quels maîtrise et contrôle publics d'une industrie répondant essentiellement à des commandes publiques ?

Concernant les dirigeants des entreprises publiques, SNCF et RATP, ces derniers se cachent derrière l'obligation d'appels d'offres européens pour attribuer des marchés à des entreprises espagnoles ou allemandes, soi-disant plus performantes. Ils omettent de dire que ces appels d'offres peuvent contenir des critères qualitatifs, sociaux et environnementaux qui permettraient de garantir la production en France.

Les USA imposent bien à ALSTOM de fabriquer les TGV sur leur territoire. La Suisse exige que les commandes passées à ALSTOM soient produites à Belfort pour en garantir la qualité. Les prétextes évoqués par les Présidents SNCF et de la RATP ne tiennent pas. Surtout quand ils développent une politique routière avec leurs filiales en concurrence directe avec le rail. La CGT affirme que les besoins en matériel ferroviaire sont énormes (tant voyageurs que marchandises) et la technicité des salariés est un atout incontestable. Au cœur de l'actualité récente le maintien du site de Belfort passe par des choix politiques et des stratégies d'entreprises qui ne soient pas guidés par les financiers et quelques actionnaires sans scrupules. L'industrie ferroviaire française est un fleuron mondialement reconnu, ce sont les salariés des sites nationaux qui ont conquis ce rayonnement avec des compétences de haut niveau. Demain, cela risque de ne plus être d'actualité :

10 000 à 15 000 emplois sont menacés dans l'industrie ferroviaire, dès 2018 !

Le ferroviaire doit continuer d'être un mode de transport de masse, dans un concept multimodal et de complémentarité avec les cars et les bus, à l'inverse de la libéralisation des autocars permise par la loi Macron et dont on commence à mesurer les effets négatifs sur le ferroviaire, sur les dessertes des territoires accélérant le phénomène de désertification des plus ruraux, sur le plan environnemental, sans oublier le social et l'emploi, avec les premiers licenciements en cours à Megabus.

Nous voulons amplifier ce travail de convergences et unir nos propositions et nos forces dans l'intérêt général.

Il faut recréer des synergies entre les grandes entreprises de transports publics et l'industrie. L'intelligence et le savoir-faire doivent servir le progrès social, l'intérêt général et non pas les intérêts particuliers de quelques actionnaires !

SPORT ET INDUSTRIE

en donne les moyens !

Concernant la SNCF

Le paysage industriel évolue rapidement avec des mouvements de groupes constructeurs (ALSTOM, HITACHI-ANSALDO, STADLER-VOSSLOH, WABTEC-FAIVELEY, CNR-CSR, BOMBARDIER et SIEMENS) provoquant une régénération des nouveaux matériels roulants automoteurs (Regio2N, Regiolis, AGC, NAT ...).

La SNCF provoque la radiation des matériels roulants vieillissants ou hors d'usages mais, dans le même temps, réduit son parc matériel.

Pour la maintenance, ce sont 38 technocentres de maintenance (10 Tech Industriels et 28 Tech de maintenance légère) qui vont devoir s'adapter à cette évolution de charge et à la modernité technique des nouveaux matériels roulants. Cela représente 22 000 cheminots engagés par la SNCF dans une restructuration, du fait des renouvellements annoncés des matériels Transilien et Intercité.

Il faut savoir que la Direction Industrielle (SNCF) a porté à 20% le nombre de postes supprimés au matériel, en 4 ans, avec une efficacité de 2% de la productivité. Comment faire plus de maintenance avec moins de cheminots ?

Ce sont les nouveaux matériels roulants, de type automotrice et uniquement de ce genre, qui vont remplacer à terme, souvent, des voitures corail tractées par des locomotives électriques et le matériel en fin de vie et dédié aux transports inter-régionaux ou TET, mais pas dans les mêmes proportions.

La capacité à traiter les opérations de maintenance à mi-vie (15 ans minimum pour le matériel roulant) ne sera plus la norme, entraînant –aujourd'hui– la radiation et le démantèlement du matériel en fin de vie.

L'évolution du nombre de voitures de voyageurs, hors wagons marchandises, va évoluer négativement jusqu'en 2026. De 19 800 voitures, le parc va passer à 17 200, soit 13% du matériel roulant.

Ce sont les Trains d'Equilibres du Territoire (TET) voyageurs et intercités, qui vont le plus baisser.

Résultat aussi du désengagement de l'Etat sur ces trains comme sur les trains de nuit.

Politique d'acquisition et de renouvellement - évolution des matériels roulants a la RATP metro-fer

Le renouvellement du métro fer a été engagé, depuis quelques années, par l'arrivée d'un nouveau matériel sur les lignes 2,5 et 9. La fin de livraison de ce nouveau matériel sera effective en 2016, avec la fin du renouvellement de la ligne 9, et un renfort de 12 rames supplémentaires pour assurer des renforts d'offres sur ces trois lignes. Restera ensuite à renouveler le matériel :

- des lignes restantes (L3, L3bis, L10, L12),

- de la ligne L7bis,
- des lignes (L7, L8, L13)

Ces matériels ont 35 ans en moyenne (avec 39 ans pour les plus âgés). Il est donc nécessaire, dans une vision «état du matériel», de lancer –dès à présent– le projet de leur renouvellement.

Dans une période où les besoins sont immenses, le Grand Paris Express représente, à lui seul, un besoin de 250 trains pour 3,5 milliards d'euros, on ne peut pas se passer d'un savoir-faire mondialement reconnu, d'un potentiel de production industriel... au risque de perdre totalement notre indépendance !

Aujourd'hui, on se félicite du contrat géant du RER avec ALSTOM et BOMBARDIER, en Ile de France. Commande publique évaluée à 3,5 milliards d'euros mais qui pourrait être faite en partie à l'étranger !!! Il est indispensable que la production soit réalisée en France afin de faire vivre l'outil industriel à travers nos sites de production posant la question de : quels maîtrise et contrôle publics d'une industrie de production en



France, répondant essentiellement à des commandes publiques ? C'est un enjeu vital pour préserver nos savoir-faire, l'emploi et nos territoires,

Maintenance Ferroviaire

Soumise, ces dernières années, à une sévère cure de productivité, la maintenance ferroviaire doit faire face à de nouvelles attaques et de nouveaux défis. D'un côté, les évolutions technologiques, de l'autre l'émergence d'un modèle qui abandonne les missions de maintenance à la sous-traitance ou à l'externalisation.

Comment faire valoir les atouts de l'entreprise intégrée, préserver et développer son savoir, ses compétences ? Quels seront les métiers de demain ? Quelles coopérations à engager pour soutenir la filière ferroviaire française ?

Les priorités de la maintenance ferroviaire intégrée :

- la sécurité et la continuité de service (disponibilité et pérennité des infrastructures, équipements, systèmes ...)
- l'adaptation aux évolutions de la réglementation et aux exigences de l'autorité organisatrice,
- la maîtrise technique interne des matériels et équipements mis à disposition,
- l'amélioration continue de la qualité de service,
- l'optimisation et la qualité des fonctions logistiques de production,
- la reconnaissance des compétences, la formation et la maîtrise des nouvelles technologies.

Autre enjeu essentiel pour la filière ferroviaire : la rénovation, activité

indispensable à exemple des « ACC » entreprise de rénovation, car la notion de trains jetables serait inacceptable économiquement et écologiquement.

Il faut sortir d'une relation commerciale compliquée entre donneur d'ordre et filière industrielle, pour aller sur une relation de coopération.

C'est en ce sens que la CGT, avec les fédérations, nos structures territoriales, engage une campagne nationale pour le ferroviaire, enjeu majeur pour répondre à l'aménagement, au désenclavement des territoires dans le cadre d'un grand service public ferroviaire permettant aussi la reconquête industrielle ; tout en relocalisant les productions dans la proximité et s'attaquer aux véritables défis environnementaux du 21^e siècle, si nous voulons réellement endiguer le réchauffement climatique !



Quelle filière CARS et BUS pour répondre aux transports urbains de demain ?



Le syndicat des transports d'Ile de France (STIF) a pris la décision, fin 2013, de passer aux bus électriques (en complémentarité avec le GNV Bio-gaz) dès 2025.

Cette précipitation est assez irréaliste dans une région, où les transports (collectifs-routiers) sont saturés, exigeant d'abord de développer l'offre pour permettre l'accessibilité au plus grand nombre afin de réduire la circulation routière.

Quid du transport des marchandises, en Ile de France, où la part modale du FRET ferroviaire est plus basse qu'au niveau national (seulement 5%) ?

Alors que les transports sont les grands absents des différentes conférences environnementales, de la loi sur la transition énergétique comme de la COP 21, que ce gouvernement a abandonné la mise en place de l'écotaxe poids lourds, généralisé le 44 tonnes, libéralisé l'autocar, se désengage des TET ... nous sommes, à nouveau, dans l'affichage –pour ne pas dire dans la démagogie- quand on lance ce projet du « tout bus électrique » à Paris

pour 2025. Et ce, sans avoir au préalable étudié véritablement les coûts, la recherche et la production industrielle !

Si, aujourd'hui, un appel d'offres était lancé, le seul constructeur capable de répondre aux besoins de la RATP serait le chinois YUTONG ; sachant que les essais de bus électriques se multiplient dans de nombreuses villes telles Marseille, Lyon, Grenoble... Mais, à ce jour, aucun constructeur agissant en Europe et sur le territoire français (IVECO, HEULIEZ, BOLLORE, MERCEDES, IRIZAR ...) n'est en capacité de produire –en grande série- ces bus, ni ne maîtrise les batteries, de la construction, en passant par la puissance de leur autonomie jusqu'au recyclage (la durée d'une batterie étant, en moyenne, de 5 ans). De plus, la plupart de ces constructeurs travaillent sur des châssis prévus pour des bus diesel.

C'est pourquoi, la CGT propose de travailler à une véritable filière cars et bus, l'Etat devant jouer son rôle de stratège pour impulser et maîtriser l'important travail de recherche pour bien maîtriser cette nouvelle technologie et –dans le même temps- préparer nos usines à

produire ces nouveaux bus. Il en va de dizaines de milliers d'emplois !

Ne retombons pas dans les travers des énergies renouvelables où, par manque d'une véritable filière industrielle, nous ne maîtrisons rien sur le photovoltaïque – par exemple-, situation aggravée avec la vente d'Alstom Electric à Général Electric avec la perte des brevets, comme pour l'éolien.

Prendre le temps, y mettre les moyens et nos savoir-faire, c'est s'engager pour l'avenir de façon durable. C'est aussi travailler sur d'autres énergies comme l'hydrogène.

Dans une période où les émissions de Gaz à Effet de Serre émises par les transports routiers sont reparties à la hausse, l'urgence est de développer les transports publics en y mettant des moyens supplémentaires pour les rendre accessibles au plus grand nombre, particulièrement aux périphéries des villes et dans les grandes couronnes.

L'avenir du service public de transports urbains ne peut être dissocié de la recherche, l'innovation et la production industrielle !

Maritime- construction navale

Le gouvernement par la loi sur l'économie bleue souhaite mettre en place une flotte stratégique qui permettra à la France d'être totalement autonome en matière maritime, que ce soit dans le secteur du transport (produit énergétique et dérivé ; produits alimentaires et matières premières), du transport de matériel et de personnes mais, également, de navires de service, de pose de câbles, sous-marins d'EMR et aussi de recherches sismiques et d'exploration.

Si cette réflexion est menée –aujourd'hui– dans les plus hautes sphères de l'Etat, alors que l'ensemble des besoins de la Nation ne peuvent être assurés sous pavillon français par manque de matériels dans certains transports (colis lourds) - même pour nos forces militaires- mais, également, dans certains travaux portuaires, une question se pose : **avons-nous les moyens de construire les navires qu'il nous faut aujourd'hui pour être totalement indépendant ?**

Au fil des décennies, les chantiers de construction français n'ont fait que disparaître au profit des chantiers asiatiques qui ont vu leur demande s'accroître principalement dans le domaine du transport containers et aussi transport à passagers. Alors que le seul chantier français capable de construire des paquebots a un cahier de commandes bien rempli, des armateurs français font construire leurs bateaux en Asie !

Le secteur de la construction navale est concentré avec deux acteurs prépondérants : un militaire (DCNS) et un civil (STX France).

Alors que la France est au 6ème rang mondial de la construction navale avec 42 000 salariés dans tous les secteurs, ils ne sont toutefois pas complets. N'oublions pas que certains chantiers de construction n'ont gardé, en France, que la partie militaire. L'autre, la civile,



a été décentralisée vers des pays à la main-d'œuvre moins coûteuse.

Ces chantiers affichent, aujourd'hui, complet en matière de commandes et donc de savoir-faire puisque ces chantiers construisent beaucoup pour l'étranger. Il faut se donner les moyens de faire mieux, il est anormal qu'aucun opérateur français de navires de moyens et gros tonnages ne puisse construire ses navires sur le territoire. Nous perdons notre savoir-faire en construction de navires de commerce de transport et nous sommes en train de le perdre également dans le secteur des services portuaires (remorquage). Que deviendront, demain, les secteurs des petits navires desservant la foultitude d'îles métropolitaines mais, également, les DOM-TOM ? Devrons-nous également les faire construire à l'étranger ? D'ailleurs, un chantier étranger (DAMEN) en a pris la bonne voie. Tout cela n'est pas très concordant avec l'autonomie nationale en politique maritime et de se donner les moyens, dans la construction et la réparation navale, permettra de créer l'emploi dans ce secteur, car il ne faut pas oublier que la flotte vieillit et qu'il faudra repenser au renouvellement de cette flotte française.

N'oublions pas, non plus, un domaine très important qu'est celui de la répara-

tion navale. A ce jour, il n'existe plus de chantier de réparation sous pavillon français et pourtant des sites existent tels que Brest, Marseille, Dunkerque. Mais, cela ne semble pas suffire car nombre de navires de gros tonnages font leur arrêt technique hors de nos frontières.

A l'énumération de ces différents points, nous constatons que la France ne se dote pas de l'outil nécessaire à son paysage maritime.

La politique gouvernementale, alors qu'arrivent les nouvelles formes en matière d'Energies Marine Renouvelables (EMR) et de sa future flotte stratégique, n'a pas la politique de se doter d'un outil capable de répondre aux besoins de l'ensemble des armements du territoire, quelles que soient leurs tailles en nombre et en jauge de navires.

Le gouvernement ne peut laisser filer le savoir-faire français en matière de construction, de réparation mais également de déconstruction navale. Après le temps des promesses (COP 21, Economie Bleue), il doit passer à un niveau supérieur en ouvrant de nouveaux chantiers dans les domaines inexistantes, et créer, par là même, l'emploi français pour ce faire, garant de l'engagement de l'Etat dans la chaîne maritime allant de la construction à la déconstruction des navires.

Transport fluvial et industrie sont étroitement liés.

Le transport fluvial de marchandises a fortement contribué à l'essor industriel des territoires et ce notamment grâce à un réseau spécifique de petit et moyen gabarit dit « Freycinet » qui irrigue encore les tissus locaux mais qui ne représente plus que 17% de la capacité d'emport totale de la flotte française.

Cette spécificité est un atout majeur car bon nombre de fleuves, rivières et canaux traversent les agglomérations et ne nécessite pas de recourir au transport routier déjà fortement congestionner dans les grandes agglomérations. Malgré cette richesse, depuis les années 70, le transport fluvial de marchandises a fortement diminué et sa part dans les modes de transports utilisés stagne autour de 2,4% malgré ses atouts.

Le réseau secondaire est délaissé par les gouvernements successifs. Les investissements de l'Etat sont insuffisants pour l'entretien et l'exploitation des infrastructures, les rénovations et constructions de barrages sont « offertes » au secteur privé par le biais de PPP et les moyens en recherche et développement ne permettent pas d'engager une véritable politique publique de développement de la voie d'eau.

Ce mode de transport est pourtant économe en consommation de carburants, faible en émission de GES, en coûts externes et réputé pour sa sécurité. C'est un axe de développement de report modal très peu exploité alors que la France possède un réseau d'exception. Son maillage et sa spécificité sont une richesse sous estimée.

Même si le volume des échanges de marchandises (en majorité matériaux de construction et céréales) est impacté par la crise, de nombreux acteurs économiques de ces filières sont force de propositions pour exploiter et donc améliorer le réseau « Freycinet ». L'en-

jeu du lien industrie-transport fluvial doit donc être réorienté.

Plusieurs axes de développement conjoint doivent donc être travaillés pour permettre des débouchés industriels et un développement de la voie d'eau :

- Adaptation du réseau au transport de marchandises en lien avec les évolutions des activités des entreprises et des projets territoriaux notamment des grands chantiers (ex : Grand Paris)
- Adaptation des infrastructures aux normes environnementales.
- Développement de plateformes multimodales par exemple pour le transport de conteneurs
- Projets alternatifs au fret routier au profit du fret fluvial dans une logique de complémentarité
- Projets structurants de grand gabarit tel que le Canal-Seine-Nord Europe avec les Grands Ports Maritimes Français.

Ces pistes de développement nécessitent une filière industrielle de construction de matériels d'infrastructures, d'entretien, ainsi que de renouvellement et modernisation de la flotte. En effet, l'âge moyen des bateaux « Freycinet » atteint 60 ans et une grande part d'entre eux ont été transformés en logement ou détruit après le départ en retraite de leurs propriétaires.

Plusieurs projets d'innovation en matière d'organisation de transport ou de modernisation de la flotte ont été annoncés par l'Etablissement Public Administratif VNF (INLALAN, projet combiné route et fleuve sur réseau Freycinet, plan d'aide à la modernisation...). Mais manifestement ceux-ci n'ont pas été probants.

Un autre volet du transport fluvial pouvant être source de débouchés est le transport de personnes. Mais si le développement de l'activité est manifeste dans le domaine touristique, cela n'est quasiment pas le cas pour le transport urbain. Quelques villes s'y sont penchées avec plus ou moins de succès. D'un côté l'échec parisien des bateaux-bus ayant pourtant atteint un nombre d'usagers significatif avec une très forte satisfaction. De l'autre, l'exemple bordelais de transport collectif assuré par Transport Bordeaux Métropole avec deux catamarans assurant l'acheminement des voyageurs d'une rive à l'autre de la Garonne de 9h à 19h tous les jours, les équipements ayant été conçus et fabriqués par des entreprises locales.

La CGT revendique la mise en place de véritables projets de développement de la voie d'eau sous maîtrise publique en mobilisant ses services et établissements publics du réseau scientifique et technique (notamment CEREMA) pour régénérer, moderniser les infrastructures et la flotte. Le transport fluvial doit bénéficier de financements et d'investissements publics conséquents pour répondre aux enjeux de mobilité des marchandises comme des personnes en lien avec les exigences environnementales notamment pour un report modal.

Cet enjeu commun de développement des industries locales ainsi que d'implantations territoriales du service public doit s'accompagner de garanties et de mesures sociales pour les salariés.

Sources :
SOES : chiffres clés du transport 2016
CEREMA – rapports Réseau Freycinet et Navettes fluviales

DÉCONSTRUCTION – DÉMANTÈLEMENT : enjeux industriel et pour les transports !



En février 2011, le Secrétaire Général de la Mer affirmait «qu'une capacité industrielle française des déconstructions des navires, répartie sur plusieurs sites et utilisant plusieurs techniques, peut et doit exister ».

Une position qu'avaient ensuite confirmée les représentants du Ministère de l'Ecologie et de la Mer en mai 2011, suite aux assises nationales qu'avait organisées la CGT en avril 2011, à Rennes.

Depuis 2007, la CGT porte la proposition d'une filière française industrielle de démantèlement des navires en fin de vie. D'ailleurs, suite à ce travail de fond de la CGT, dix sites avaient été répartis sur toutes les façades maritimes, comme maillons de cette filière nationale.

Mais force est de constater que, 5 ans après ces engagements et une conférence sur l'économie circulaire, cette filière reste à construire, même si des choses se sont engagées sur certains territoires comme en PACA ou Aquitaine... ou vont s'engager comme sur Cherbourg.

Face à ce peu d'enthousiasme des politiques et du Patronat, pour des raisons

basement financières, on continue de déconstruire dans des conditions sociales et environnementales inacceptables et l'exemple dramatique de l'accident récent dans un chantier de déconstruction navale au Pakistan – avec des dizaines de morts et disparus – nous impose de gagner cette filière.

La situation se pose aussi pour le démantèlement du matériel ferroviaire roulant. Ce sont des milliers de « caisses » qui devront être traitées dans les années à venir. C'est pourquoi la CGT revendique une stratégie offensive et valorisante de la filière démantèlement par la SNCF et l'Etat.

C'est elle qui va fournir de la charge de travail aux cheminots en attendant le retour de la maintenance des matériels nouveaux qui auront besoin d'être réparés, contrôlés –d'ici 2025- posant la question de la maintenance.

Il y a, également, la question de la déconstruction des avions, le gouvernement ayant fait le choix de ne pas s'engager dans une filière, considérant qu'il n'y avait pas assez d'avions à démanteler.

Nous sommes donc confrontés à un véritable enjeu industriel, social et environnemental !

En effet, les déchets ainsi retraités deviennent des matières premières qui, pour la plupart, partent à l'étranger ; la France n'ayant plus le potentiel industriel pour transformer ces matières premières, particulièrement pour les métaux (besoins d'aciéries électrique) ou encore avec le papier carton qui part vers la Chine. Un pays qui ne peut pas traiter ses matières premières est un pays sous-développé.

Là aussi, la sous-rémunération du coût du transport permet au Capital d'exporter ses matières premières à l'autre bout du monde pour revenir, ensuite, manufacturé avec un bilan carbone désastreux, des pertes d'emplois et des territoires qui se désertifient.

L'économie circulaire ne doit pas être qu'un slogan que l'on met en avant à la fin d'une conférence environnementale, mais nécessite une autre politique industrielle, une autre politique des transports répondant à l'intérêt général et pas aux seuls intérêts du capitalisme mondial !

Enjeu dans l'aménagement du territoire en lien avec les réformes territoriales.



Les transports et infrastructures ont un impact central dans l'évolution des territoires et doivent être l'objet de notre démarche de façon transverse. Aujourd'hui, l'ensemble des réseaux (ferroviaires, fluviaux, routiers ...) sont mis à mal par le désengagement de l'Etat se défaussant sur les collectivités locales sans en avoir les moyens. . Pire, la politique d'austérité du gouvernement réduit –de façon drastique- les finances de ces collectivités.

Et les réseaux pâtissent de ces politiques. Les réformes territoriales qui se suivent, tout comme les différentes réformes dans les transports et infrastructures conduisent, d'une part, à plus de mobilités imposées, avec des infrastructures qui se dégradent. Et dans le même temps, concourent à la désertification des territoires, à la désindustrialisation.

D'où l'enjeu, pour nous, de travailler la question des transports –infrastructures et logistiques- dans une logique de complémentarité et de maîtrise publique en lien avec les relocalisations industrielles qui répondent aux besoins, limitant les parcours « parasites ».

Ce qui impose d'autres choix politiques, sortis des logiques uniquement financières, d'où l'importance de travailler en convergence à partir des bassins d'emplois, des sites industriels, avec les salariés, les populations.

Transports, sous maîtrise et contrôle publics et industrie (recherche et production) sont les fondements d'une société moderne et de progrès, pour aujourd'hui et les générations futures.

La campagne de la CGT « L'urgence d'une reconquête industrielle » avec la tenue d'Assises Nationales de l'Indus-

trie, - à Paris, le 22 février 2017 à la Cité de l'Industrie – correspond à la démarche que l'UIT avec ses fédérations constituantes et les territoires ont engagée depuis plusieurs années.

L'industrie est au centre des défis environnementaux et sociaux. Il nous faut, dans cette campagne, remettre en avant notre campagne sur le coût du capital, en opposition au coût du travail, seul créateur de richesses, en réaffirmant que le développement industriel doit être basé sur le triptyque économique, social et environnemental.

Cette campagne aura, dans la continuité des Assises, un moment fort de mobilisation, le 21 mars 2017, et les FD UIT réfléchissent à en faire un grand moment de luttes et d'actions dans l'ensemble des secteurs transports et infrastructures, dans une démarche convergente.

En direct d'une région

L'ILE DE FRANCE.



Dans le prolongement de la journée d'étude du 26 mars 2015, les militants de la région Ile-de-France se sont rencontrés une nouvelle fois -le 11 octobre 2016- pour prolonger la réflexion sur le rôle des Unions Locales et la structuration de notre organisation dans le cadre de la Réforme Territoriale et de la Métropole du Grand Paris.

Le défi est de concevoir l'organisation de la CGT à partir des lieux de travail, des bassins d'emplois et de la réalité du salariat. C'est notre efficacité revendicative régionale qui est interrogée, à partir des constructions revendicatives locales et en lien avec nos campagnes comme la répartition des richesses, le coût du capital, l'augmentation des salaires et des pensions, la réduction du temps de travail, la défense des Services Publics et la réindustrialisation.

Avant d'aborder les conséquences sur l'activité syndicale, la matinée de cette journée d'étude a été consacrée à mieux saisir les mutations induites par ce bouleversement politique et administratif. La métropolisation de la région capitale- le Grand Paris est maintenant une réalité – pose question dans sa finalité affichée de résorp-

tion des inégalités. Le développement économique de la métropole au sein d'une région axée sur la compétitivité et la concurrence mondiale, va-t-il être bénéfique aux salariés franciliens pour améliorer leurs conditions de vie et de travail ? Rien n'est moins sûr car, partout dans les entreprises, le dumping social est une réalité et la place de la finance prépondérante.

La région Ile de France contribue pour 30 % au PIB National, elle compte de nombreuses entreprises multinationales, 1/3 des grands groupes mondiaux, et représente 40 % de la recherche nationale. Mais la réalité des salariés est aussi celle des grands écarts entre pauvreté et richesse.

Le Grand Paris, c'est un projet institutionnel, urbain et de transports (le Grand Paris Express), porté par l'état en lien avec le STIF (Syndicat des Transports en Ile-de-France). Il regroupe Paris, 123 communes de la petite couronne (92-93-94) et 7 communes de l'Essonne et du Val d'Oise, soit 7,5 Millions d'Habitants et 12 territoires reconfigurés (les EPT : Etablissements Publics Territoriaux). Un projet métropolitain en conformité avec l'intérêt métropolitain et les compétences

attribuées par la loi Nôtre est en cours d'élaboration.

Des financements énormes sont en jeu qu'ils soient publics ou privés pour des projets à dominante de développement économique, d'enseignement supérieur, d'innovation, de transport et de commerce. La spécialisation économique va modifier la nature du salariat. Dans le débat ont été évoqués : le télétravail, les mutations technologiques avec la place grandissante de l'informatique, la précarisation des salariés mais aussi la place des ICT(1).

Aujourd'hui ces catégories représentent plus de 50 % du salariat en Ile-de-France particulièrement dans certains départements comme le 75, 78, et 92. Notre efficacité revendicative, notre représentativité dépendent de notre capacité à être présents partout et lors des élections professionnelles à l'entreprise. La présence de listes CGT doit permettre à des centaines de milliers d'ICT de voter et de s'organiser avec la CGT.

Dans ce contexte, il s'agit de redéfinir la place de nos unions locales, leur rôle, de renforcer l'articulation de leur activité interprofessionnelle avec celle des fédérations professionnelles. Il ne peut y avoir de société développée

sans industrie forte et diversifiée, c'est un enjeu en Ile-de-France dont le développement des transports y est étroitement corrélé.

Une majorité d'interventions a plaidé pour la construction d'un projet revendicatif régional sur l'avenir de l'industrie et des transports en Ile-de-France. A l'instar de nos exigences portées en commun (UL d'Aulnay – UD 93 – URIF – FD Métaux-Transports-Cheminots) pour réindustrialiser les ex terrains de PSA, n'y a-t-il pas matière à identifier quelques autres territoires pour élaborer des repères revendicatifs communs et mener des actions avec les salariés ? Nombreuses aussi sont les attentes de renforcement des liens entre l'Union Locale et les syndicats de son périmètre pour que celle-ci joue réellement son rôle revendicatif. Cela percute aussi le travail revendicatif des UD et de l'URIF, tout étant lié.

Une initiative régionale sur la question de l'industrie en Ile-de-France a été décidée. Elle pourra nourrir les assises nationales de l'industrie organisées par la confédération fin février 2017 !

De nombreuses interventions ont concerné les transports sous multiples facettes : développer et améliorer les transports pour en diminuer le temps domicile / Travail et y intégrer le temps de transport, exiger leur financement par les entreprises et le maintien d'un service public des transports.

Des transports qui sont un élément important de l'aménagement et de la cohérence de l'ensemble des territoires de l'Ile de France car le risque est grand dans leur projet d'une région à deux vitesses. Cela se pose pour le déplacement des personnes, dans une période où la région Ile de France est à la limite de la saturation des réseaux ferroviaires (RATP-SNCF) et routiers. Ce qui impose de mettre un frein à l'urbanisation anarchique et à l'étalement urbain du territoire qui prévalent depuis plusieurs décennies, déconnectant les lieux de vie des lieux de travail. Une politique conduisant à accroître la mobilité imposée, amplifiée aussi par les coûts exorbitants du logement. C'est aussi valable pour le transport des marchandises dans une région au bord de l'asphyxie posant les questions de report modal et de reconquête du FRET ferroviaire et fluvial, en lien avec la logistique, la reconquête et la localisation d'activités industrielles.

Complètement à contre courant de ces objectifs, la création par la SNCF d'une filiale de droit privé pour exploiter une ligne de Tram-Train sur le Réseau Ferré National dénommée « TRANSKEO », outil de privatisation du transport et le CDG Express beaucoup trop onéreux et non accessible à l'immense majorité des travailleurs franciliens, ont été fortement remis en cause en posant

la nécessité d'un service public accessible et au service de tous .

Si l'on considère qu'une UL est un lieu où l'on rencontre bien sûr des salariés, mais aussi des citoyens et des usagers des services publics, c'est donc un lieu de proximité pour mener des luttes et satisfaire les besoins. C'est le cas aussi pour la santé, le logement, se réapproprié les gestions publiques comme pour l'eau et l'énergie.

En somme, une UL ancrée dans la proximité mais travaillant les transversalités demande un travail coordonné avec les FD dans le cadre d'un projet revendicatif départemental et régional. C'est aussi tout le sens des UIT en territoires.

Les nombreux congrès d'UD d'Ile-de-France qui se tiendront fin 2017 et la future conférence régionale, début 2018, s'appuieront sur ces débats, échanges, décisions pour élaborer notre cahier revendicatif CGT et répondre aux besoins des salariés, privés d'emploi et retraités franciliens.

(1) Ingénieurs-Cadres-Techniciens



Nouveau scandale en Ile de France : Après CDG EXPRESS, Voici TRANSKEO, le tram-train lowcost version SNCF...

En juillet 2017 sera mis en service un tram-train T 11 Express qui reliera la Gare d'Épinay-sur-Seine à celle du Bourget en longeant la ligne de la grande ceinture ferroviaire au nord de Paris !

C'est un premier tronçon d'une liaison de rocade (tangentielle nord) qui reliera, à terme, les gares de Sartrouville à Noisy-le-Sec et devrait permettre d'améliorer les conditions de transports de banlieue à banlieue sans passer par Paris.

Fruit d'un long combat (notamment avec la CGT), en lien avec les collectivités et l'Autorité Organisatrice des Transports en Ile de France (STIF), cette création est une bonne nouvelle pour les habitants du nord et de l'est parisien et contribuera aussi à la désaturation de certaines lignes actuelles.

Cette ligne relevant du réseau ferré national, le STIF a confié l'exploitation de ce tram-train à la SNCF.

Mais, la Direction SNCF a décidé, de façon unilatérale, de sous-traiter l'exploitation de cette ligne à une filiale créée pour l'occasion : TRANSKEO.

Ainsi, la SNCF - via son groupe et une filiale (KEOLIS) - organise sa propre concurrence et le dumping social avec

la privatisation, de fait, de cette desserte ferroviaire qui lui a pourtant été confiée.

Alors que le contrat stipule clairement que « SNCF Mobilités s'engage à continuer à lutter contre toute forme de dumping social dans le monde du transport car aucune forme de concurrence ne doit s'appuyer sur une régression du modèle social des salariés sous statut ».

Malgré cela, la SNCF recrute des salariés de droit privé dans le seul but d'abaisser leurs conditions sociales et donc leur qualification qui engendre, notamment, une polyvalence entre tâches de sécurité et commerciales créant un précédent, quel que soit l'exploitant.

Pour la CGT, une telle remise en question des métiers porte atteinte à la sécurité des circulations et donc des usagers ! C'est extrêmement sérieux !! Pour autant, la nouvelle majorité du STIF semble s'accommoder de cette situation -sous couvert que les cheminots de la SNCF seraient «trop chers», sachant pourtant que cette situation n'a jamais été discutée et validée en Conseil d'Administration du STIF.

Nous sommes face à un véritable scandale !

Dans une période où ces mêmes acteurs poussent pour la mise en service du CDG Express, desserte reliant directement l'aéroport Charles de Gaulle à la Gare de Paris Est avec un billet à 24 € et inaccessible au Pass Navigo ; et pourtant financé avec de l'argent public, pour un coût de 2 milliards d'euros !

C'est une véritable discrimination que l'on impose aux habitants et usagers de la Seine-Saint-Denis qui verront passer des trains CDG Express -qu'ils contribuent à financer- pratiquement vides, toutes les 15 minutes, pendant qu'eux auront droit à un transport lowcost !

C'est pourquoi la CGT demande avec d'autres organisations que SNCF Mobilités assure l'exploitation de cette ligne avec reprise au statut du Groupe Public Ferroviaire des salariés recrutés par TRANSKEO.

Dans une région au bord de l'asphyxie, saturée de toutes parts, où les pics de pollution sont de plus en plus fréquents, l'intérêt général doit l'emporter en réponse aux enjeux sociaux et environnementaux qui sont cruciaux !

L'avenir du FRET SNCF en question.

Le CE FRET produit sous l'impulsion des élus CGT un documentaire sur le transport ferroviaire de marchandises : « transport de marchandises changeons d'ère » Un outil pour débattre, pour conduire la bataille des idées et élever le rapport de force.

Il y a 10 ans les dirigeants de la SNCF promettaient que concurrence du FRET rimerait avec développement de la production... l'histoire fut tout autre ! Aujourd'hui les résultats sont sans appel ; les marchandises circulent de plus en plus... mais de moins en moins sur les trains!

C'est ce que confirme le rapport du cabinet Emergences qui vient appuyer le documentaire du réalisateur Gilles Balbastre :

FRET SNCF transportait 40 Gtk¹ en 2006 contre 20 en 2015 (35 Gtk tous opérateurs confondus). Les effectifs cheminots ont été divisés par deux (de 13732 en 2009 à 6200 en 2016).

La part modale du FRET ferroviaire ne représente plus que 10 % du transport de marchandises... très loin de l'objectif de 25 % annoncés lors du grenelle de l'environnement et de la nécessaire complémentarité des modes de transports!

Derrière ces chiffres, Gilles Balbastre narre la lutte sans merci de la concurrence qui se mène à grand coup de filiales (La SNCF a transformé pour sa part FRET en SNCF GEODIS devenue SNCF LOGISTICS) aux dépens de l'environnement, à grand coup de dumping social contre les salariés et l'emploi, qu'ils soient cheminots, où routiers !

Ce micro tendu du réalisateur, ils s'en emparent pour dénoncer les blessures, les injustices, leurs combats, leurs victoires et leurs espoirs !

1 Gtk : milliard de tonnes par kilomètre

FORMATION TRANSPORT CGT - UIT 2016



Cette année, le stage confédéral politique des transports de l'UIT a été suivi sur les deux modules par 9 stagiaires venant de différents secteurs : aérien, infrastructures routières, ferroviaire, transport urbain de voyageurs, transport routier de marchandises. Le premier module s'est déroulé sur trois jours, en mai, et a permis d'effectuer un survol de l'état des lieux du secteur ainsi que du corpus revendicatif CGT. Il a également fait l'objet d'une première approche de l'outil de convergence qu'est l'UIT.

Le second module avait lieu sur 5 jours en septembre. Il a permis d'approfondir chaque thème pour une meilleure connaissance des différents modes de transports et des infrastructures, des enjeux auxquels ils sont confrontés avec en filigrane la conception CGT des transports portée par l'UIT. La présence d'intervenants extérieurs à la CGT a permis d'avoir plusieurs angles d'expertise sur les sujets et a parfois provoqué des confrontations idéologiques favorisant la mise en débat et un cheminement dans l'acquisition des connaissances.

L'évaluation par les stagiaires sur les deux modules fait état d'une grande satisfaction avec comme chaque année des points positifs : la découverte de secteurs différents, la rencontre de collègues avec lesquels les échanges permettent un décloisonnement de l'activité, la découverte et l'appropriation de l'outil UIT national et sa déclinaison en territoire qui donne confiance pour porter les revendications CGT. Mais aussi, le fait d'être dans une « bulle militante » verdoyante au centre de formation Benoît Frachon de Gif sur Yvette avec ses infrastructures spécialement dédiées à la formation syndicale, son « coin-vivial », ses activités culturelles et son magnifique parc qui font que l'éloignement familial et professionnel se transforme en une occasion privilégiée de travailler dans une ambiance conviviale, parfois festive, mais toujours studieuse !

Il y a eu aussi, comme chaque année, quelques regrets de ne pas avoir eu plus de temps pour des activités stagiaires malgré une pédagogie participative. Enfin, certains secteurs n'étaient pas représentés chez les stagiaires, ce qui a réduit le champ des débats formateurs. C'est certain on essaiera de faire mieux la prochaine fois ! Alors toutes et tous, à vos inscriptions pour la session 2017 !

FORMATION TRANSPORT / UIT 2017 : NECESSAIRE, UTILE POUR ARMER NOS MILITANTS !

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

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

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

A ce titre, l'UIT organise une formation construite sur deux modules. Cette formation confédérale s'adresse aux camarades en charge de l'activité transport en UD ou Comité Régional et UIT décentralisée, aux membres des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports ainsi qu'aux dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions.

Cette formation a pour but de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté. A partir de notre démarche syndicale

basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

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

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

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

La session du stage transports CGT 2017, organisée par l'UIT à Courcelles, comprend 2 modules :

- **1^{er} module** : du mercredi 10 mai 2017 au vendredi 12 mai 2017
- **2^e module** : du lundi 25 septembre 2017 au vendredi 29 septembre 2017

Nous partons sur une base de 15 stagiaires et 2 animateurs.

Dès à présent, veuillez nous faire remonter les inscriptions pour la session 2017 !

FICHE COMPLÈTE DU STAGE TRANSPORT 2017 SUR WWW.CGT.FR (FORMATION SYNDICALE)

Nom : Prénom : Sexe : Age :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél : Portable :

Adresse électronique:

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

Entreprise : Secteur Public, nationalisé ou Privé :

Fédération CGT : UD

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

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

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine :

Fiche à retourner à : Espace revendicatifs - Tél : 01 55 82 81 49 - Case 3.2 - 263 rue de Paris 93516 Montreuil Cedex
E-mail : c.martial@cgt.fr - Copie à UIT-CGT -Case 571- 93515 Montreuil Cedex: E-mail: uit@cgt.fr ; Tél: 01 55 82 80 47