

Edito	P 1
Aérien en turbulence	P 2
«Ubérisation dans les transports»	P 4
Réforme territoriale/Loi Maptam	P 6
Les routes, un enjeu de service public	P 8
Dossier : Environnement, et si on parlait transports et industrie ?	P 10
Brèves	P 15
Enseignement Maritime secondaire/supérieur	P 17
Maritime, mer et littoral	P 20
En direct d'une région : Occitanie	P 22
Formation 2017	P 24



RECONQUÊTE INDUSTRIELLE ET DES SERVICES PUBLICS : VRAIS SUJETS ET VRAIES ATTENTES !



© Pascale Lalys
Dominique Launay
Secrétaire général
de l'UIT

Au cœur d'une campagne électorale où flirtent les «affaires» et les idées les plus nauséabondes conduisant à un rejet des politiques, la CGT a fait le choix de replacer le social au cœur du débat, à partir des attentes et aspirations des salariés, actifs, retraités, privés d'emplois ...

En lançant, fin 2016, une grande campagne pour la reconquête de l'industrie et des services publics, la CGT veut recentrer les débats, les actions et les mobilisations sur des enjeux de sociétés déterminants pour l'avenir, en matière d'emplois, de droits nouveaux, de réductions du temps de travail, de revalorisation des salaires tout en renforçant notre système de protection sociale, et répondre aux besoins en matière d'aménagement et reconquête des territoires, d'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique passant par plus de moyens pour la recherche, la relocalisation des productions s'appuyant sur les savoir-faire et permettant les circuits courts.

Le 22 février 2017, à l'initiative de la CGT, près de 1200 militants de toutes professions, venus de tous les territoires ont participé à des Assises Nationales de l'Industrie, porteurs de nombreux projets travaillés dans la proximité, répondant réellement à des besoins et permettant la création de centaines de milliers d'emplois.

L'UIT et ses fédérations se sont pleinement investies dans cette démarche offensive tant les enjeux industriels sont liés à ceux des transports.

Prenant appui sur la réussite de ces Assises, la CGT a créé les conditions d'une mobilisation interprofessionnelle, le 21 mars 2017, pour la reconquête de l'industrie et des services publics, avec la tenue de multiples actions, rassemble-

ments ancrés au plus près dans les territoires et professions trouvant un écho favorable.

Partie prenante de cette démarche, les 5 fédérations de l'UIT avec la Fédération des Ports&Docks ont appelé à la mobilisation dans une démarche commune car les transports et infrastructures sont centraux dans l'aménagement et la reconquête des territoires, pour leur développement économique et industriel.

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.

Transports, sous maîtrise et contrôle public, et industrie (recherche et production) sont les fondements d'une société moderne et de progrès, pour aujourd'hui et pour les générations futures car l'industrie est au centre des défis économiques, sociaux et environnementaux.

Toute la CGT va œuvrer pour ancrer cette campagne dans le temps, pour la rendre irréversible, en multipliant les initiatives dans les territoires, les bassins d'emplois et en s'appuyant sur des projets porteurs d'avenir, tout en faisant le lien avec sa campagne sur le «coût du capital» ruinant notre société aux profits des banques et quelques actionnaires, bien supérieur au salaire mensuel net moyen !

Face à cette «grisaille» politique, soyons porteurs d'espoir en matière sociale, économique et environnementale.

Voilà les véritables défis qu'ensemble nous allons relever et gagner !

AERIEN EN TURBULENCE



Le transport aérien a été touché de plein fouet par la déréglementation des activités d'assistance en escale qui a produit des effets dévastateurs sur les conditions de travail et salariale.

Le maillage en territoire des aéroports français est lié à l'activité des compagnies aériennes qui concoure à l'attractivité touristique et économique. Le transport aérien est une activité qui croit de 3 % en moyenne. La recherche constante de gain de productivité et de profit pèse sur les deux leviers que sont les compagnies et les aéroports. Au nom d'une libre concurrence et non faussée, la compétitivité est au cœur des stratégies.

Le 8 février s'est tenu au conseil supérieur de l'aviation civile un colloque sur le maillage aéroportuaire français ponctué par le rapport de la mission SAVARY.

La délégation CGT de la fédération des transports qui avait été auditionnée

en octobre 2016 a exprimé de fortes réserves sur les conclusions du rapport présenté.

En s'appuyant sur la position confédérale suite à la publication du rapport de la cour des comptes portant sur « l'Etat et la compétitivité du transport aérien » il a été souligné le besoin d'une stratégie nationale pour le transport aérien, rien n'étant dit sur le modèle social ni sur le rôle des aéroports et des compagnies aériennes.

En écartant d'emblée le rôle que peut jouer l'Etat sur le secteur de l'aérien alors même qu'il est actionnaire chez Aéroports de Paris, Air France et dans un grand nombre d'aéroports régionaux, la logique de compétitivité induite passerait par la mise en place « d'une concurrence équilibrée et loyale ». En plaçant le marché comme nouveau régulateur pour l'aérien dans le contexte de l'avènement des compagnies dites « low-cost » avec un modèle social moins disant, cette politique a fragilisé les entreprises historiques du secteur aérien au profit de nou-

veaux acteurs répondant à des normes sociales moins favorables aux salariés. Sur la base de ce schéma, la privatisation des aéroports français est lancée Toulouse, Lyon et plus récemment Nice. (Les 2 derniers étant inscrit dans la loi Macron)

L'émergence des métropoles accompagnées par les réformes territoriales risque d'exacerber la concurrence et la compétitivité entre les régions et les acteurs du transport aérien.

Cette stratégie libérale renvoie aux questions de la responsabilité de l'état dans le cadre de l'aménagement du territoire et de garant de l'intérêt général du régime social des salariés du secteur.

La CGT revendique que toute la chaîne du transport aérien soit sous maîtrise publique pour porter un autre modèle social, un autre rôle des compagnies aériennes et des aéroports en France.

Le transport aérien a toute sa place dans le débat sur le service public et l'industrie. Il renvoie à la mobilité des usagers, des marchandises et à la nécessité de travailler à la complémen-

tarité et multimodalités des modes de transports.

Les transports sont parmi les moyens de répondre au désenclavement des territoires et participent ainsi à la reconquête industrielle et des services publics.

Historiquement, les compagnies dites « traditionnelles » s'organisent selon un modèle économique fondé sur leurs capacités à proposer aux passagers un large réseau de destinations, structuré autour de Hub, ainsi qu'un service global au sol et en vol (multiplication de services proposés).

Ces Hub présents sur les aéroports principaux, permettent aux compagnies traditionnelles de proposer des réseaux courts et moyen-courriers ainsi que des réseaux long-courriers à plus forte contribution. Par ailleurs, ces compagnies proposent une segmentation et une tarification différenciée selon la clientèle (économique/premium). La diversification de la flotte des compagnies traditionnelles en découle assez naturellement.

Le modèle dit «low-cost» est tout autre

Afin de diminuer leurs coûts au maximum dans le but de « capter » un marché et de « créer » sa propre clientèle, les compagnies «low-cost» ont historiquement opté pour un modèle consistant à simplifier à l'extrême ses services inclus dans le prix du billet. Mais pas seulement. Ainsi, les compagnies «low-cost» utilisent essentiellement comme base des aéroports

secondaires leur permettant de verser des redevances moins élevées. Cela leur permet également d'augmenter le temps d'utilisation des avions (aéroports moins congestionnés). Car c'est également un des axes principaux de la stratégie des «low-cost» que de maximiser le taux d'utilisation des appareils. Les demi-tours sont ainsi plus rapides, en lien également avec des réseaux structurés autour des courts et moyen-courriers, mais également moins de temps de ménage, un faible niveau de catering, des embarquements plus rapides.

De même, le modèle «low-cost» propose très majoritairement une tarification unique (une seule classe) sans passer par des agences (pas de versement de commission). Bien que cela soit peu à peu en train d'évoluer, ce modèle demeure la norme. La « flotte unique » permet également de réaliser des « économies » sur les frais de maintenance.

Une «compagnies «low-cost» ne signifie pas littéralement une «compagnie à bas prix», mais bien une «compagnie à bas coûts».

C'est ainsi que ces compagnies ont pu tirer leur épingle du « jeu de la concurrence et de la déréglementation » : en baissant leurs coûts. Cette réduction au maximum des coûts d'exploitation se réalise à travers une simplification globale de l'offre mais également à travers la pratique de dumping social et fiscal et du moins-disant salarial.

Le Projet Boost de la direction Air France combattu par la CGT et d'autres organisations s'inscrit dans cette stratégie.

Selon la direction, la réussite de ce projet est stratégique pour le groupe Air France-KLM tout entier. Il doit faire la preuve qu'Air France peut regagner le terrain perdu d'un côté face aux compagnies du Golfe et de l'autre face aux «low-cost» européennes.

Côté Etat, l'administration de l'aviation civile est la Direction Générale de l'Aviation Civile qui regroupe à la fois l'opérateur de contrôle aérien et le régulateur de l'ensemble des acteurs du secteur. Cette organisation hérisse le poil des législateurs européens qui s'y attaque régulièrement. La dernière en date accompagne la révision du mandat donné à l'agence européenne de sécurité aérienne et vise à supprimer de facto le droit de grève des agents de la navigation aérienne privant ainsi de moyens d'actions les personnels opposés aux visées ultra-libérales des compagnies aériennes relayées par la Commission Européenne.



« UBÉRISATION DANS LES TRANSPORTS » ; Et si ce n'était pas si moderne qu'on voudrait nous le faire croire ...



Les transports, dans leur diversité, sont depuis longtemps au cœur des stratégies capitalistes du national à la dimension mondiale. C'est pourquoi, il y sévit un féroce dumping social, appuyé par une déréglementation à marche forcée conduisant à la généralisation du «low-cost» dans tous les modes (maritime, aérien, routier, ferroviaire ...).

L'ubérisation, du nom de l'entreprise Uber, s'inscrit dans la poursuite des politiques ultralibérales visant à toujours réduire ce qu'ils considèrent comme un coût : «le travail», pourtant seul créateur de richesses, ce qu'ils savent d'ailleurs pertinemment.

Le cas des VTC, par exemple en France, est révélateur en la matière. Ce qui marque ce «service» c'est avant tout de faire des gains financiers très impor-

tants en contournant les contraintes réglementaires et législatives de la concurrence classique (comme pour les taxis).

Mais, c'est aussi le fait que ce «modèle» a une faible part d'infrastructure lourde (bureaux, service supports...) dans le coût du service tout en ayant une grande maîtrise des outils numériques. Et c'est bien là une question de fond.

Le numérique doit servir au progrès social et ne pas être un outil au service du capital, comme ils le pratiquent.

Il nous faut donc anticiper les mutations technologiques qui ne doivent pas supprimer ou précariser les emplois mais les transformer et donc augmenter la qualification en étant exigeant sur la formation initiale et continue. Si «l'ubérisation» touche de plus en plus de domaines de l'économie, comme

l'hôtellerie, le commerce ..., le secteur prédominant reste les transports et tout ce qui s'y rattache.

Un des points clés de ce système, c'est le statut des travailleurs. Historiquement, depuis la révolution industrielle, c'est l'entreprise qui était au cœur des stratégies –certes dans un antagonisme capital/travail.

Or, aujourd'hui, avec ce système, on sort de la notion d'entreprise, de notions de conventions collectives, de droit du travail. Le travailleur devient indépendant, auto-entrepreneur, avec tout ce que cela implique : gérer lui-même ses affiliations aux régimes de protection sociale et de prévoyance ainsi que les questions fiscales (TVA, impôts ...) et de réglementation.

Le fonctionnement d'Uber, en gros, c'est d'un côté des conducteurs de



véhicules qui effectuent des courses à la demande et de l'autre un employeur capitaliste qui perçoit une rémunération sur le travail effectué par ses conducteurs et coordonne.

Les travailleurs prétendent indépendants d'Uber sont, en fait, des travailleurs très dépendants ! Ils avancent –en outre- une partie des moyens de production en lieu et place d'Uber.

Par rapport aux entreprises de taxis «classiques», une partie moindre va aux conducteurs, une partie plus importante va à Uber. Comme Uber avance, à priori, à peine plus de capital qu'une entreprise de taxis « classique », son taux de profit est nettement plus élevé. Les moyens de travail des conducteurs (leur véhicule) ne fonctionnent pas comme du capital, ou alors comme du capital très dévalorisé, leur valeur est avancée par les conducteurs qui ont à se rembourser sur le revenu issu de leur travail, après avoir versé une somme fixée par Uber et donc après avoir assuré le taux de profit d'Uber ! C'est cela qui est au cœur du conflit avec les VTC, Uber voulant augmenter ce taux de profit.

C'est la même situation pour les coursiers qui livrent les repas, dont certains se sont retrouvés sans aucun revenu ni indemnité après la liquidation d'une des start-up opérant dans ce domaine. La condamnation de la start-up Heetch par le tribunal de Paris début mars, reconnue coupable de « complicité d'exercice illégal de la profession de taxi » est une première reconnaissance

du combat mené pour endiguer « la précarisation » de l'emploi face à cette dérégulation accélérée du secteur.

Ce qui est sûr, c'est qu'avec ce système, on va d'une part vers une individualisation de l'activité et d'autre part, vers la pluriactivité.

En effet, les personnels concernés travaillent dans 2 ou 3 entreprises ou cumulent un emploi salarié et un autre indépendant. C'est aussi un job étudiant, en complément d'activité.

D'ailleurs, pour la grande majorité des autres entrepreneurs leur revenu est largement en dessous du SMIC, voire en dessous du RSA.

Tout cela démontre que l'auto-entrepreneariat n'est pas une solution pour réduire le chômage, les chiffres en attestent. Pour preuve, si la France est première en terme de créations «d'entreprises», cela n'a aucun effet sur la baisse du chômage, beaucoup de ces «entreprises» sans salarié étant très éphémères.

Avec ce système, on ne crée pas de l'emploi, on crée du revenu !

Un système qui sert les grands groupes, y compris ceux des transports qui ont trouvé là un moyen d'aller encore plus loin dans la flexibilité. Certains – comme le groupe SNCF- organisant ce système avec la création de filiales.

D'ailleurs, l'OTRE (organisation des PME du transport routier) s'inquiète et refuse l'ubérisation des entreprises de transports routiers pointant le risque que «les transporteurs seraient, à l'instar des conducteurs de VTC, sous la dépendance de la plateforme décidant –d'une manière unilatérale- une baisse conséquente des prix ? » Dans un secteur où la concurrence et le dumping social font, partout, tant de ravage social entraînant une fragilisation du pavillon français.

Plus simplement, ce qui est en train d'arriver avec cette nouvelle forme d'exploitation capitaliste, c'est un retour au 19^e siècle, c'est à dire sans protection sociale, sans garantie collective !

On revient au système du «tâcheron» ! C'est ça le modernisme à la «sauce Macron», un des fervents défenseurs de ce nouveau modèle économique !

D'ailleurs, les travailleurs de ces start-up ne s'y trompent pas et commencent à s'organiser, à se syndiquer -avec, notamment, des rencontres avec la CGT- pour obtenir des droits et des garanties collectives.

La CGT est décidée à s'emparer de façon offensive de ce phénomène, en replaçant les véritables enjeux au cœur du débat et de la construction revendicative : en termes de garanties collectives et conventions collectives, de reconnaissance de lien de subordination des travailleurs avec les donneurs d'ordres, comme Uber.

Ce qui pose aussi la question de la nécessaire reconquête du service public car toute cette politique ultralibérale se fait sur le désengagement de l'Etat et des collectivités locales dans leurs abandons des missions de services publics répondant de l'intérêt général.

En effet, ce n'est plus la réponse aux besoins en matière de transports publics, d'aménagement du territoire qui prime mais l'intérêt du capital au détriment des enjeux environnementaux et sociaux !

Cette nouvelle forme d'exploitation capitaliste est un enjeu de société sur lequel la CGT doit s'engager de façon offensive et porteuse d'alternatives.

REFORME TERRITORIALE / LOIS MAPTAM ET NOTRE IMPACTS SUR LES TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS



Redistribution des compétences transports des collectivités

L'organisation des transports de voyageurs a été profondément modifiée sous l'impulsion du législateur.

Plusieurs lois sont venues modifier en profondeur les schémas que nous connaissions jusqu'à présent avec 3 niveaux de compétences :

La région qui, depuis la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000, avait à partir du 1er janvier 2012 la charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci.

Le département qui avait la charge de l'organisation et du financement des

transports interurbains et scolaires sur son territoire.

L'intercommunalité et les communes qui dans le cadre de son champ de compétence définissaient un PTU (Périmètre du Transport Urbain) qui délimitait géographiquement l'existence d'un réseau de transport urbain sur son territoire.

La loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Territoriale et d'Affirmation des Métropoles), promulguée le 27 janvier 2014, **et la loi NOTRe** (Nouvelle Organisation Territoriale de la République), promulguée le 7 août 2015, **redistribuent et redéfinissent les compétences transports des collectivités.**

Entre ces deux lois est venue s'intercalé celle du 16 janvier 2015 modifiant la délimitation géographique des régions et les réduisant de 22 à 13.

Compétence élargie des régions et de l'intercommunalité, disparition de l'échelon départemental

Le premier niveau est celui de la région qui organise l'ensemble du transports ferroviaire et routier de voyageurs (TRV) sur leur territoire à partir du 1er janvier 2017 et celle du transport scolaire à partir du 1er septembre 2017.

La région a la possibilité de déléguer à une autre Autorité Organisatrice (département, syndicat mixte, ...) une partie des réseaux existants sur son territoire et en particulier les anciens réseaux interurbains départementaux.

Il est à noter que le département reste compétent pour organiser et financer le transport des élèves souffrant d'un handicap.

Le deuxième niveau est celui de l'intercommunalité

(métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération, communautés de communes) avec la transformation des AOTU (Autorité Organisatrice de Transport Urbain) en AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité). Elles organisent sur leur territoire des transports urbains et non urbains de voyageurs mais également l'ensemble des mobilités des biens et des personnes.

La conséquence de ces évolutions politiques, c'est la possibilité pour les collectivités locales de mettre en œuvre sur son territoire plusieurs réseaux de transports de voyageurs qui peuvent être urbains ou autres.

C'est seulement la définition légale du transport urbain contenue dans un décret qui permet de garantir que le réseau soit bien sous la CCN TPUV et non plus le périmètre géographique de

l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Pour cela le réseau doit remplir une triple condition : les véhicules utilisés sont des autobus ou autre véhicule terrestre à moteur, la distance moyenne entre arrêts est inférieure à 500 mètres et l'écart entre la fréquence en heure de pointe et la fréquence en heure creuse soit inférieur à 2,5. A défaut le réseau ne peut plus être qualifié d'urbain.

Des évolutions pour répondre aux difficultés de financement du transport ?

Ces évolutions législatives sont concomitantes avec les difficultés financières des collectivités suite aux politiques d'austérité menées par les pouvoirs politiques. Ces politiques se sont traduites pour les collectivités par des rentrées d'impôts moindres et des dotations d'état en baisse. Cela pèse d'autant plus dans leurs budgets que le financement du transport est, très souvent, leur premier poste de dépenses.

Pour faire baisser le coût d'exploitation de leurs réseaux de transports de voyageurs, les collectivités pourraient être tentées de mettre en œuvre plusieurs types de réseaux et de modes de transports différents sur leur territoire (fermé, interurbain, urbain, taxis, transport à la demande, réseau PMR, VTC, auto partage, ...).

Ainsi les textes législatifs posent les germes d'une plus grande tentation politique d'allotir les réseaux actuels en jouant sur les niveaux sociaux des différents statuts des salariés, voire même du salariat, pour faire des économies.

Mise en concurrence des salariés

Ainsi au niveau régional, les pouvoirs politiques pourraient être tentés de mettre en œuvre sur leur territoire plusieurs types de réseaux correspondant à des niveaux sociaux différents soumises à des logiques capitalistes plutôt que de service public répondant aux réels besoins de déplacements des citoyens à travers un mode de transports sûr, durable et responsable socialement. Ainsi, pourraient se retrouver en concurrence les salariés sous statut SNCF, ceux sous la convention collective nationale ferroviaire et ceux sous la convention collective du Transport Routier. Sans parler des lignes Macron qui pourraient être intégrées dans les plans de déplacement régionaux pour définir la desserte du territoire !

Au niveau de l'intercommunalité, se posent les mêmes problématiques de mises en concurrence des salariés à statut différent entre des réseaux urbains, souvent sur les zones de forte densité urbaine et des réseaux périphériques ne répondant pas au nouveau décret de définition du transport urbain.

Le statut unique du personnel de transport de voyageurs

Face à cette nouvelle situation, il nous faut trouver les voies syndicales de s'y opposer !

Localement, sur les réseaux déjà existants, nous devons intervenir pour préserver l'unicité de celui-ci et s'opposer à la sous-traitance en interne dans nos entreprises. Pour autant, il faut veiller à construire les solidarités nécessaires entre les salariés des entreprises du transport. Car cette volonté de maintenir la production en interne de doit pas être une forme de concurrence avec les autres salariés du transport de voyageurs.



Nous devons pouvoir expliquer notre démarche et chercher collectivement les chemins d'un haut niveau social quels que soient l'entreprise et le statut des salariés.

La CGT doit s'engager à porter, débattre et élaborer avec les salariés et les structures de la CGT la revendication d'un statut unique des salariés du transport réguliers de voyageurs.

C'est l'une des réponses à apporter et porter pour s'opposer à la libéralisation totale du transport et à la mise en concurrence des salariés. Cette réponse s'inscrit par ailleurs à la volonté du pouvoir politique de réduire le nombre de convention collective et il est indispensable de porter une démarche dynamique et offensive si nous ne voulons pas subir les choix imposés par les politiques et les groupes.

Elle doit s'articuler avec d'autres propositions de la CGT, complémentaires, que sont la mise en œuvre de pôles publics régionaux de transports publics et d'un pôle public financier.

Pour cela, nous avons un outil en territoire que sont les UIT régionales. Nous invitons nos syndicats à s'investir dans ces UIT régionales pour rechercher l'efficacité et être plus fort en créant les solidarités nécessaires entre salariés du transport pour s'opposer aux logiques politiques et financières libérales en œuvre dans les politiques actuelles.

LES ROUTES, UN ENJEU DE SERVICE PUBLIC



Un million de kms de routes irriguent le territoire français. Premier mode de transport des ménages et des entreprises, la route doit répondre à plusieurs obligations :

- Economiques et Aménagement du territoire : la circulation des usagers, des biens et marchandises sont impératives pour répondre aux besoins d'accès sur l'ensemble du territoire et au développement économique en particulier le tissu industriel à relocaliser.
- Sociétales : le premier mode de déplacements (domicile-travail, loisirs...) des français reste la voiture particulière et environ 80% du transport de marchandises est réalisé par la route.
- Environnementales : le transport routier est celui qui génère le plus de gaz à effet de serre et une des principales causes de la pollution de l'air, responsable de plus de 15% des émissions nationales de particules et de 56% d'oxyde d'azote.
- Energétiques : le choix de politique de transport acquise au tout-routier (PL notamment) a scellé l'abandon des modes plus économes comme le fret ferroviaire et fluvial pour le trans-

port des marchandises sur le territoire national.

La politique de transport : le monopole routier

L'absence de politique de complémentarité entre les modes de transports, le manque d'investissements vers d'autres modes (rail, fluvial...) moins émetteurs de gaz à effet de serre font qu'aujourd'hui le transport de marchandises sur le territoire national se fait essentiellement par voie routière. Des milliers de camions empruntent les routes, les détériorent (1 camion = 100 000 à 1million de VL selon les études) sans payer réellement le coût de l'entretien et l'usure de l'infrastructure.

Le développement des métropoles concentre la population dans des zones urbaines engendrant inévitablement des problèmes de transports et une saturation des réseaux. Cela a un impact sur les infrastructures routières qui doivent être surdimensionnées pour répondre aux flux quotidiens.

Ces choix politiques de délocalisation des activités et de concentrations de richesses dans les zones métropolitaines, avec tout ce que cela représente

en termes écologiques, ne sont que les conséquences de politiques au service des intérêts financiers.

Tout ceci se fait au détriment des zones rurales exclues des enjeux économiques, la politique d'aménagement du territoire est pour ainsi dire abandonnée.

La route : un patrimoine qui se détériore

Les politiques successives de décentralisation font qu'aujourd'hui les collectivités territoriales (Départements et communes) gèrent 98% du réseau routier.

Une récente étude menée par l'association « 40 millions d'automobilistes » met en évidence une forte détérioration du réseau et de la sécurité routière. Rien de plus étonnant, les transferts de compétences mal compensés et les baisses de dotation de l'Etat ont mis à mal le budget des collectivités. Pour beaucoup, les infrastructures routières restent une des premières dépenses budgétaires. Résultat : moins d'entretien et moins d'investissement.

Pour le réseau routier géré par l'Etat (les DIR) le constat est identique : un réseau qui se détériore rapidement

faute de moyens, l'Etat ayant fait le choix de l'austérité budgétaire plutôt que de donner les moyens à ses ministères et au service public. Le directeur des routes lui même reconnaît ne plus avoir les moyens nécessaires pour entretenir le patrimoine routier bien qu'il ait rendu 6 millions d'€ de budget non utilisé en 2016.

Le seul réseau qui semble s'en sortir est le réseau géré par les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA) mais à quel prix ! Plus rien n'est à démontrer : une croissance annuelle de 20 à 24% et des taux de rendement de l'ordre de 10%.

Oui, les SCA sont dans une situation de rente, reconnue par l'Etat qui laisse faire cette gabegie financière et l'organise par la poursuite des plans autoroutiers mis en place en 2015 et 2016. Elles peuvent entretenir le patrimoine qu'elles ont en gestion mais au prix fort pour l'utilisateur et pour l'Etat avec des péages qui n'en finissent pas d'augmenter. Les SCA s'appuient pour cela sur des contrats en béton pour générer des profits (2.59 milliards de bénéfices pour VINCI en 2016) mais n'en redistribuent qu'une infime partie pour alimenter le budget de l'AFITF en crise depuis l'abandon de l'ECOTAXE PL (manque à gagner pour l'Etat de 11 milliards € en recettes). La plus grande partie des profits allant directement dans les poches des actionnaires des SCA.

La route, un patrimoine qui s'entretient au quotidien

L'augmentation du trafic et notamment des poids lourds, les intempéries font que les routes s'usent, se détériorent. Entretien son patrimoine doit être le premier des réflexes pour un gestionnaire. Si nous n'y prenons garde le réseau routier subira le même sort que le réseau ferroviaire qui lui aussi irriguait l'ensemble du territoire et qui s'est dégradé au fil du temps faute de politique d'entretien et par le choix d'aban-

donner la notion de service public au profit d'une politique commerciale. Entretien doit être un acte quotidien exercé par des agents formés ayant une parfaite connaissance du secteur routier. Entretien le réseau est aussi et surtout assurer la sécurité des usagers.

Se donner les moyens d'un service public routier

Par une politique d'entretien et d'investissement routier et d'exploitation et de sécurité routière sous maîtrise publique avec des agents publics.

En arrêtant les gabegies financières que représentent les SCA :

- Stopper les processus de privatisation qui continuent dans le cadre des plans de relances autoroutiers sous forme d'adossement accordés aux SCA.
- Mettre fin aux concessions et renationaliser les autoroutes concédés.

Redistribuer la richesse produite par l'exploitation des autoroutes à péages pour entretenir et développer l'ensemble du réseau routier ainsi que des modes de transport écologique et propre (rail, fluvial et cabotage maritime).

L'Etat doit reprendre la main sur la gouvernance de l'ensemble du réseau et prendre à son compte la gestion du réseau routier national en réunifiant le réseau des DIR et celui des SCA, ce qui passe par la nationalisation des SCA. Il doit aussi redonner des moyens aux collectivités locales pour leur permettre d'assurer l'entretien de leur réseau.

Investir et développer le réseau routier du 21^e siècle

Construire la route de demain, la route intelligente, en développant de nouvelles technologies qui rendront les transports et la route plus sûrs pour l'utilisateur, pour répondre aux enjeux sociétaux, environnementaux et d'amé-

nagement du territoire impliquant une politique d'investissement sur le long terme.

L'Etat ne doit pas laisser le secteur privé s'accaparer de ces enjeux pour créer de nouveaux profits.

Cette politique ne pourra se faire qu'en s'en donnant les moyens, par de l'investissement public, par une redistribution de la richesse, en faisant payer le juste coût du transport par l'internalisation des coûts externes dans le coût du transport (sociaux, pollutions et environnementaux...).

Se donner les moyens financiers

L'investissement public est possible en se dotant d'un pôle financier public tel que le revendique la CGT.

En mettant en place des fonds d'investissements publics agissant comme des organismes bancaires empruntant directement à la banque centrale avec de taux actuels très bas, c'est possible d'investir pour ne pas laisser le réseau routier se détériorer et le développer pour répondre aux enjeux du 21^{ème} siècle.

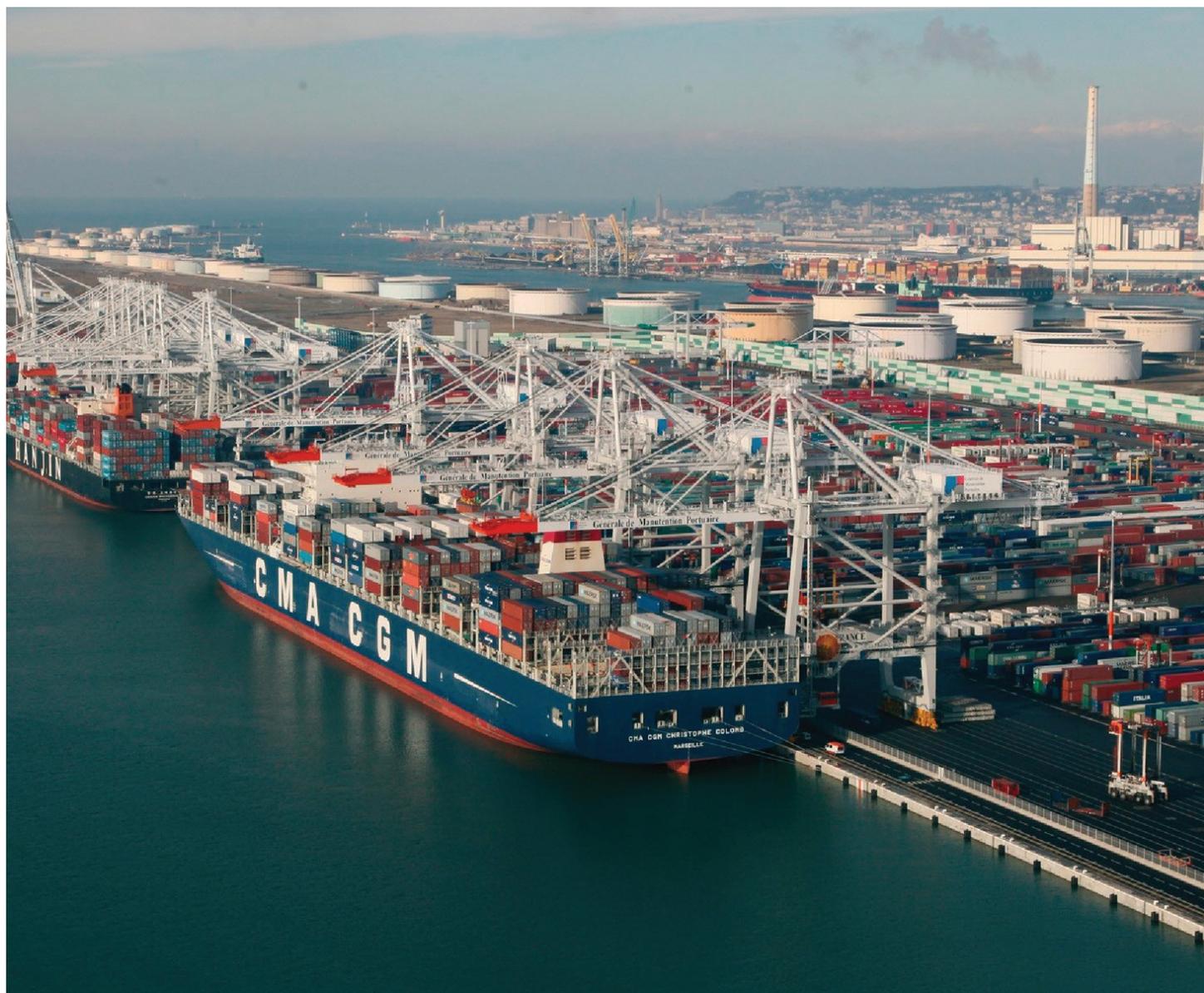
Un enjeu politique majeur

Les infrastructures routières répondent à des obligations économiques, sociétales, environnementales et d'aménagement du territoire, elles doivent être au cœur de la campagne électorale car elles répondent à un besoin de service public.

Pour la CGT, le réseau routier ne doit pas être considéré comme une marchandise source de profit répondant aux seules lois du marché mais comme un service public répondant aux besoins des citoyens et des usagers. Dans tous nos territoires, avec nos UIT et de façon transverse, portons ces enjeux et revendications avec les salariés et les populations auprès des élus et candidats dans ces périodes électorales.

ENVIRONNEMENT

« Et si on parlait tra



En cette période électorale où les « affaires » masquent une dérive droitière et libérale aux relents nauséabonds, conduisant à un sentiment de dégoût de nombreux citoyens et salariés, la CGT a décidé de placer le social, l'industrie, les services publics ... au cœur du débat et des mobilisations ; ces préoccupations quotidiennes de celles et ceux qui souffrent des politiques

d'austérité menées par les gouvernements successifs.

Ainsi, le 22 février 2017, à la Cité des Science et de l'Industrie, la CGT tenait des Assises Nationales de l'Industrie, réussissant près de 1200 militants venus de toutes les professions et territoires.

Avec la volonté de s'inscrire dans une reconquête de l'industrie en lien avec les services publics et l'aménagement du territoire. Les transports étant un élément central de cette reconquête permettant également de répondre aux enjeux environnementaux.

Comme nous l'avons déjà dit et écrit, la loi sur la transition énergétique n'était

NEMENT :

nsports et industrie ?

pas à la hauteur des enjeux posés, et cela se voit aujourd'hui.

En se focalisant sur l'électrique et plus particulièrement sur le nucléaire, elle est devenue une loi de transition électrique, la question des transports y étant trop peu abordée –ou uniquement sous l'angle du véhicule électrique– tout comme l'enjeu de la reconquête industrielle.

Pourtant, il n'est pas de mois, voire de semaines, où il n'est question de pics de pollution qui se généralisent sur les grandes agglomérations, autour des axes routiers à l'image de ce qui se passe dans les vallées des Alpes. Pourtant, les rapports les plus alarmants se succèdent sur le réchauffement climatique, pointant que depuis les années 1950 beaucoup de changements observés sont sans précédent depuis des décennies – voire des millénaires. L'atmosphère et l'océan se sont réchauffés, la couverture de neige et de glace ont diminué, le niveau des mers s'est élevé et les concentrations de Gaz à Effet de Serre ont augmenté. Et, dans le même temps, la banquise de l'arctique diminue de façon inquiétante.

À Brest comme à Marseille le niveau de la mer s'est élevé de 20 cm au cours du dernier siècle et le taux d'élévation s'accélère, ce qui augmente l'exposition des communes déjà en situation de fragilité face aux risques littoraux... Les projections climatiques indiquent que vers la fin du siècle une grande partie du territoire pourrait connaître de très longues sécheresses du sol quasiment sans retour à la situation normale. L'adaptation au changement climatique a également un coût : à l'échelle mondiale entre 150 milliards de dollars d'ici 2030 et 500 milliards par an d'ici 2050 seraient nécessaires. Les dépenses pourraient être doublées si la tendance actuelle n'est pas infléchie : c'est le coût de l'inaction !

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

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

L'augmentation des concentrations de Gaz à Effet de Serre (GES) issue des activités humaines est la cause majeure du changement climatique. Sans remise en cause des modes de production et de consommation, ce sont les conditions de vie de l'ensemble de l'humanité qui seront bouleversées.

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

Il est bon de rappeler que la circulation routière a augmenté de 39% entre 1990 et 2015.

La route, c'est 93% des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et 96% des émissions de CO2 du secteur des transports, entre 75 et 100% (selon les polluants) des pollutions dues au transport, 81,5% de la consommation des ressources naturelles en pétrole, des métropoles encombrées et des millions d'heures perdues dans les embouteillages.

C'est bien pourquoi la CGT revendique une tarification du transport au juste coût par la prise en compte des coûts externes (usage de la route, congestion, pollution ...) qui sont totalement payés par la collectivité et l'impôt.

C'est la question de fond rarement posée mais qui détermine les conditions pour sortir de la concurrence entre les modes de transport et pour faire du transport routier de marchandises l'indispensable complément des autres modes, et de le repositionner à sa juste place pour mettre fin à la «cannibalisation» du routier.

Le Fret ferroviaire et fluvial, véritables alternatives connues de tous : un seul train de 35 wagons transporte le chargement de 55 camions de 32 tonnes ; le fluvial Grand Rhéna : 120 camions et un convoi fluvial poussé : 180 camions.

Pourtant, alors qu'en 30 ans près de 2 fois plus de marchandises sont transportées en France, c'est près de 3 fois moins par le train et 2 fois moins pour le fluvial !

En 1985, la part du ferroviaire était de 29,2% et celle du fluvial de 4%. En 2015, ce sont respectivement 10,6% par le fer et 2,3% par le fluvial alors que –pendant la même période– la route est passée de 69,9% à 87,1%.

Et plus il y a de concurrences entre les modes ou intramodales, plus le dumping social se développe pendant que l'emploi –dans tous les secteurs– diminue. Ainsi l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, en 2006, a accéléré le déclin du ferroviaire alors que, pendant la même période, la part du pavillon français dans le transport routier est en chute libre !

Voilà le véritable enjeu !

Car les transports sont au cœur de la stratégie capitaliste des échanges mondiaux, moteur du dumping social, des délocalisations ...

Les firmes multinationales, qui réalisent près des 2/3 des échanges, disséminent les sites de fabrication afin d'organiser un dumping social, fiscal et environnemental à l'échelle du globe.

Elles ont besoin pour ce faire que les transports leur coûtent le moins cher possible.

C'est le cas avec le transport maritime, parce que la mer est gratuite et parce que les paradis fiscaux permettent d'échapper à l'impôt et les pavillons «économiques» à la législation sociale. C'est le cas avec le transport routier, dont les chauffeurs sont devenus les «esclaves» modernes de la mondialisation ainsi que dans les airs avec la privatisation des compagnies aériennes nationales.

C'est l'objectif sur le rail avec les politiques d'ouverture à la concurrence des réseaux ferroviaires publics.

Aux uns le droit de polluer et de capter les richesses et à la collectivité, la prise en charge financière et humaine des conséquences de la prédation.

Plus d'un an après la COP 21 qui a conduit à saturer l'espace médiatique d'annonces démagogiques et au sortir de la COP 22,... assez de démagogie et mettons en adéquation les paroles et les actes !

Le cercle restreint des dirigeants de firmes multinationales, qui constituent la classe dominante, échappe à tout contrôle étatique, international, parlementaire, syndical ou autre. Leur stratégie n'obéit qu'à un seul principe : la maximalisation du profit dans le temps le plus court. Dans son rapport « une économie au service des 99% » Oxfam démontre que les 1% des plus riches possèdent autant que le reste de la planète. En 2016, 8 personnes possèdent autant que la moitié la plus pauvre de la population mondiale.

Alors oui la troisième guerre est bien sociale !

La finance étrangle l'industrie, les services publics ne sont plus considérés que comme des coûts, la planète nous renvoie la folie de la course au profit à

tout prix, une grande masse d'hommes et de femmes souffrent.

Car c'est bien de cela dont il s'agit. Il est parfaitement possible, à condition de se placer du côté de l'intérêt général et non pas de quelques particuliers, de produire suffisamment de richesses pour permettre la satisfaction des besoins des 7 milliards d'êtres humains aujourd'hui sur terre, 9 milliards en 2050.



Les problèmes auxquels nous sommes confrontés : accroissement des inégalités, dérèglement climatique, raréfaction des ressources fossiles et des matières premières, ne se résoudront pas avec les politiques et les modes de pensées qui les ont générés.

Questionner notre mode de développement, c'est partir des besoins, de l'appareil productif nécessaire pour permettre leur satisfaction, de la nature de la production dans un cadre durable et économe des ressources. C'est engager l'économie circulaire, l'éco conception.

Réindustrialiser le pays au lieu de délocaliser pour ensuite réimporter les produits avec des bilans carbone et sociaux défavorables, répondre aux besoins, reconstruire des services publics de haut niveau, socle de la solidarité et du vivre ensemble, dans la santé, l'éducation, l'eau, l'énergie, les transports, développer les coopérations antagoniques au dumping social et exigeant des développements qui ne se fassent plus les uns au détriment des autres, tels sont les enjeux qui sont devant nous aujourd'hui.

Notre pays représente un élément particulier dans ce jeu mondial. Car nous avons encore un niveau de garanties sociales, conquis par les luttes, essences de notre Histoire sociale, qui constitue un obstacle à la déréglementation sauvage et généralisée. C'est pour cela que les attaques sont si violentes car ce qui est en jeu est bien de savoir si les

normes sociales seront toutes alignées par le bas ou par le haut.

La brutalité des remises en cause des droits, indique, par effet miroir, le niveau de l'enjeu et par conséquent celui du rapport de forces et des mobilisations à développer ensemble. Car les uns à côté des autres, nous sommes moins forts. Elever le rapport de forces passe par celui de la prise de conscience pour permettre l'élargissement. Diffuser nos propositions et nos projets concrets et pratiques y contribue.

La campagne politique actuelle parle peu des problèmes de fond que représente la place de l'industrie et des services publics. A nous de mener le débat avec les salariés afin d'imposer une autre vision que celle de la finance. Oui l'être humain est une richesse, oui seul son travail crée de la richesse et oui c'est bien le capital qui coûte et ampute tous nos possibles.

Aux enjeux sociaux pour la résorption du chômage, nous proposons une politique de reconquête industrielle et de développement des services publics pour répondre aux besoins ; formation, qualification, diminution du temps de travail.

Aux enjeux climatiques, nous répondons par une relance de la production au plus près des lieux de consommations, développements des transports «propres» pour le fret et les voyageurs ainsi que les transports collectifs à des tarifs attractifs, rénovation de l'habitat...

Comme on le voit, du travail il y en a, et pour tous !

Combien de millions d'emplois avec toutes les propositions et les projets que nous portons créeraient-ils? Au moins 2 millions ! Et de l'argent il y en a pour le faire puisque la part des dividendes dans la valeur ajoutée a été multipliée par 5 depuis 30 ans.

Le développement doit permettre l'émancipation humaine, l'accomplissement de la personne dans toutes ses dimensions, intellectuelle et manuelle. Produire en respectant les écosystèmes, en raccourcissant les circuits pour diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre, en pariant sur l'humain

grâce à des qualifications, formations, à la recherche permettrait à chacun d'avoir un travail. L'usage de nouvelles technologies doit être pensé pour rendre le travail moins pénible, plus épanouissant et conduire à diminuer le temps nécessaire pour produire des richesses.

Le travail, sa place, son rôle, sa nature, son écartèlement entre conception et réalisation, sa division entre ce qui relève de l'intellectuel et du manuel, son atomisation et morcellement en tâches, ce qui ne permet pas d'appréhender l'ensemblesont au centre des débats. (Il est au cœur du développement que nous souhaitons inscrire dans un concept compatible avec notre écosystème, sans épuiser les ressources et générer des pollutions destructrices.)

La marchandisation de la force de travail dans la société capitaliste impose de travailler suivant les intérêts des employeurs et non pas en fonction des connaissances, intérêts ou valeurs de chacune et chacun. Cela implique de diminuer le pouvoir de ceux qui font le travail, et donc leurs savoirs car le savoir c'est le pouvoir. Pour se faire, le Taylorisme a découpé le travail en tâches, puis le Lean management a pris le relais avec la mobilité constante qui rend les savoirs en permanence obsolètes.

Le débat actuel sur la prétendue fin



du travail est en fait une manière pour certains de réduire le travail à l'emploi en ne considérant celui-ci que dans son lien de subordination à l'employeur et d'éviter de se poser les véritables questions qui sont de repenser le travail pour le mettre en adéquation avec les exigences et les possibilités de notre époque et les aspirations des salariés. Déjà dans les années 70 on nous prédisait la fin de l'emploi avec la robotisation. La peur de la technique et de ses conséquences sur l'emploi sont permanentes dans notre histoire.



Dans ce contexte, le revenu universel peut s'interpréter comme un renoncement à vouloir transformer le travail, une acceptation du discours patronal sur les réductions massives d'emplois liées aux nouvelles technologies, la rupture du lien entre le travail et la création de richesse, rupture qui n'a aucun sens, sauf à vouloir ainsi anéantir les fondements de notre socle social !

Le travail ne va pas disparaître, il va se transformer.

La différence avec les mutations technologiques précédentes est qu'il va se transformer en masse car nous sommes devant des mutations industrielles et d'organisations du travail considérables et complexes avec la numérisation dans l'industrie.

L'enjeu principal est de permettre aux salariés de s'emparer de leurs utilisations et de ne pas laisser les dirigeants des entreprises en faire un seul outil de rentabilité par la réduction de l'emploi, ce qui est souvent le cas. La CGT a toujours considéré que l'introduction de nouvelles technologies n'est pas neutre et ne doit pas être laissée aux seules mains du patronat. Cela nécessite plus de transparence, un effort très important d'anticipation en termes de formations et qualifications. Et cette transformation met en lumière la pertinence de nos propositions afin de

s'adapter à cette mutation du travail, avec des propositions tel le nouveau statut du travail salarié et la Sécurité sociale professionnelle qui permettent d'alterner des périodes de formations et d'emplois et visent au plein emploi et non un simple revenu garanti.

Nos capacités de production sont devenues trop faibles. Nous importons 60% de nos besoins, ce qui conduit à un déficit structurel de notre balance commerciale. Loin de nous l'idée de tout produire, dans un repli illusoire, mais équilibrer les exportations et importations, particulièrement au travers de coopérations, constitue un objectif sérieux.

Nous faisons la proposition de doubler en dix ans les capacités de production et l'emploi industriel en France.

Un tel objectif nécessite de mobiliser les salariés pour faire infléchir les choix politiques et la gestion des entreprises qui sont actuellement guidés et soumis aux exigences des actionnaires et nourrissent la financiarisation de l'économie au détriment de l'industrie. Cela nécessite d'identifier les secteurs stratégiques et poser la question fondamentale de la propriété (nationalisation/réappropriation publique et sociale) de ces secteurs stratégiques tels l'énergie, les transports, la santé, l'eau, la défense, les banques, les télécoms.

Il nous faut réfléchir à des moyens pour lutter contre le dumping social, fiscal

et environnemental pour empêcher la mise en concurrence des salariés et la dérive dans la financiarisation. Cela passerait par l'augmentation des salaires et le plafonnement du salaire des dirigeants des entreprises, la taxation du capital, ce qui pose la question de l'harmonisation fiscale au moins au niveau européen et la lutte contre les paradis fiscaux, intégrer le coût réel des transports en tenant compte des enjeux de long terme et des dégâts pour l'environnement, promouvoir les normes sociales et environnementales, établir des coopérations régionales, européennes et internationales, y compris pour organiser les transferts technologiques de telle sorte que les intérêts de tous les pays soient préservés.

La question de la recherche et développement est fondamentale. Il est nécessaire de l'orienter dans le sens de l'intérêt général, du progrès social et augmenter les dépenses en la matière pour atteindre l'objectif du 3 % du PIB en cinq ans. Ce qui implique d'injecter 6 milliards de plus par an. Les dépenses de R&D des entreprises privées sont particulièrement faibles, en dépit des milliards d'euros d'aides publiques et de crédits d'impôts alloués par l'Etat aux entreprises au nom de la recherche. Les aides publiques doivent être conditionnées avec des critères précis élaborés avec les salariés et leurs représentants.

Les investissements privés et publics doivent être accrus. Il faut cibler l'investissement public permettant le développement des infrastructures, l'amélioration des services publics, la transition énergétique avec pour exemple le financement de plans d'isolation de l'habitat. Il est nécessaire d'orienter l'investissement privé vers le développement des capacités de production.

Est-il normal de verser des aides publiques alors que les dividendes ne vont pas à l'investissement productif, à l'emploi, à la formation ou aux salaires ? Ne pouvons-nous pas faire des propositions en la matière ? Tant qu'il y a versement de dividendes, pas d'aides publiques : Est-il normal de continuer à verser des dividendes quand l'entreprise licencie, bloque les salaires ?

L'organisation du travail doit être revue et le temps de travail réduit.

L'introduction des technologies du numérique doit donner lieu à des négociations et des accords dans les entreprises. Les droits des salariés doivent être accrus avec des droits de véto.

Enfin il est nécessaire de mobiliser la fiscalité et le système financier au service de la reconquête industrielle. Il faut mettre à plat et évaluer l'ensemble des 217 milliards d'euros d'aides, et exonérations accordées aux entreprises et soumettre la reconduction de chaque mesure à une évaluation préalable.

Enfin avec notre proposition de création de pôle financier public nous pouvons imaginer la création d'un livret emploi-industrie afin de réorienter l'épargne vers l'appareil productif.

Nous sommes porteurs de projets sur les territoires et les filières industrielles, mêlant plusieurs secteurs et professions. Ces projets ne sont pas utopiques car ils sont construits par ceux qui connaissent le mieux le travail, ceux qui le font tous les jours. Ils sont nombreux, certains plus anciens, très aboutis, quelques-uns ont déjà permis des succès, d'autres encore en construction.

Citons l'imagerie médicale, la filière hydrogène, le fret ferroviaire, la filière incendie, le démantèlement et la construction des navires.....la liste n'est pas exhaustive.

Ils sont tous construits en ayant à l'esprit les enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

Industrie et services publics vont de paire.

L'installation d'entreprises est facilitée par les infrastructures existantes en termes de réseaux, écoles, santé... Quand une région se désindustrialise, cela entraîne souvent la fermeture des services publics et la désertification de ces territoires.

Des services publics solides, accessibles à tous sont les garants de l'égalité et de

la cohésion sociale. Nous militons pour le développement des services publics qui répondent aux besoins de la population en termes de santé, d'éducation, de formation, d'énergie, de logement, de transport, de sécurité ...

C'est en ce sens que la CGT a créé les conditions d'une journée de mobilisation qui s'est déroulée le 21 mars, sur tout le territoire, sous des formes diverses afin qu'industrie et services publics soient au centre des enjeux économiques, sociaux et environnementaux ; sans oublier, bien entendu, les services qui se développent de plus en plus, en particulier en lien avec l'industrie.

Nous allons poursuivre l'ancrage de cette grande campagne de reconquête industrielle en lien avec celles des services publics, si nous voulons réellement nous attaquer aux enjeux environnementaux et climatiques qui sont –en fait– de vrais enjeux de choix de sociétés, pour la population mondiale et sans oublier la question fondamentale de la paix !

Nos secteurs transports et infrastructures sont pleinement engagés dans cette démarche de long terme.

L'UIT va continuer sa démarche revendicative, appuyée par un travail convergent avec d'autres secteurs professionnels et les territoires sur «le ferroviaire, industrie et transport », «la filière cars et bus et l'accessibilité aux transports publics », «la construction navale » et la «déconstruction des navires ». Tout en posant la question de l'avenir, la modernisation et le développement des infrastructures ferroviaires/fluviales/routières/portuaires et aéroportuaires, leurs maîtrise et contrôle publics pour répondre à l'intérêt général, dans un concept multimodal pour sortir de cette concurrence mortifère en termes social et environnemental.



ACC : l'avenir s'éclaircit !

La RATP a, officiellement, attribué la rénovation des lignes 7 et 8 du métro parisien aux ACC. L'entreprise clermontoise de maintenance et de rénovation de matériel ferroviaire était menacée de fermeture sans ce marché salvateur qui représente quatre ans de travail.

Quatre années pleines de travail : c'est ce que représente le marché obtenu par les Ateliers de Construction du Centre, l'entreprise clermontoise de maintenance ferroviaire.

Le Conseil d'Administration de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) a voté l'attribution d'un marché qui pèse 50 millions d'euros : la rénovation complète des lignes 7 et 8 du métro parisien. C'est le bout du tunnel pour les 285 salariés des ACC et leur direction, engagés dans un combat pour leur survie depuis près de deux ans. En octobre 2015, sous l'impulsion de la CGT, une grande partie du personnel avait manifesté à Paris pour attirer l'attention des élus de la capitale.

Dès à présent, il nous faut travailler à pérenniser l'avenir des ACC, au-delà du plan de charge actuel, sur la diversification de son activité, enjeu incontournable de sa pérennisation dans le temps.

LUTTE GAGNANTE dans le TRM à la SOCIETE STG

Une centaine de salariés de STG, entreprise du transport routier de marchandises Gaultier, ont fait grève dans le cadre des NAO. Cette mobilisation, sans précédent, à l'initiative de l'intersyndicale sous impulsion de la CGT a eu lieu du 27 février 19 h au 02 mars à 05 h, dans plusieurs agences dont celle de Noyal sur Vilaine (35). Le conflit a trouvé une issue favorable par l'intermédiaire de la préfecture qui a mandaté l'Inspection du Travail en tant que médiateur. Le protocole de fin de conflit négocié durant la nuit a, notamment, abouti à :

- la revalorisation des taux horaires, avec + 0,7% pour les employés et agents de maîtrise, + 0,8% pour l'atelier et + 1,2% pour les conducteurs et les personnels de quai,
- une dotation exceptionnelle au CE d'un montant de 600 € par salarié pour la seule année 2017.

Cette mobilisation dans un secteur hautement concurrentiel, source d'un féroce dumping social, est à saluer et doit servir de point d'appui pour d'autres mobilisations aboutissant à la satisfaction des revendications.



CDG EXPRESS – TRANSKEO Le service public mis à mal en Ile-de-France

Le Gouvernement, avec le soutien de Mme PECRESSE (Présidente de la Région IDF) veut toujours imposer une liaison directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle (CDG Express).

Rappelons que ce projet ruineux a été remis sur les rails par la loi Macron, du 06 août 2015, après que le gouvernement ait –à aussi- utilisé le 49.3 pour la faire passer !

Un projet qui va à l'encontre de l'intérêt général, de la réponse aux besoins grandissants des déplacements du quotidien, dans une région au bord de l'asphyxie où les réseaux sont saturés et les pics de pollution de plus en plus fréquents.

Ce train sera inaccessible avec le PASS Navigo (carte de transports IDF) et le ticket sera de 24€ minimums pour un seul trajet !

Ce train «privatisé» emprunterait les voies du réseau ferré national déjà saturées par les TER, les trafics Fret et RER ... et aura des impacts très négatifs.

Ainsi, pour 22 000 passagers par jour (horizon 2025), on va dégrader les conditions de transports de près de 2 millions d'usagers franciliens !

Avec ce train, sans arrêt, interdit au PASS Navigo, c'est une discrimination de plus à l'égard des habitants de Seine-Saint-Denis, de Seine-et-Marne et de Picardie.

A l'image de la SNCF qui décide (avec la bienveillance de Mme PECRESSE) de faire exploiter la future ligne Tram-train T11 express, circulant sur le réseau ferré national, entre Le Bourget et Epinay/Seine par une filiale de droit privé (TRANSKEO) –créée pour l'occasion- et elle-même filiale de KEOLIS.

Une première en France : on invente le transport urbain «low-cost», sans doute jugé bien suffisant pour la population de Seine-Saint-Denis, alors que près de 2 milliards d'euros seraient octroyés pour une petite minorité de touristes aisés et hommes d'affaires UN SCANDALE !

La démagogie va jusqu'à mettre dans la balance les jeux olympiques de 2024, alors que le CDG ne fera aucun arrêt dans le 93. Par contre, ce sont les RER B et D qui desserviraient les futurs sites olympiques, ainsi que la future ligne 17 du Grand Paris Express dont le décret déclarant « d'utilité publique et urgents » les travaux vient d'être publié. Une ligne qui dessert également l'aéroport Charles de Gaulle, tout en étant accessible au Pass Navigo.

Il est à noter que le financement du projet ruineux CDG Express n'est toujours pas assuré et il y a fort à parier que ce seront les contribuables qui financeront.

Face à ces scandales, la CGT est mobilisée et à l'initiative de multiples actions convergentes et rassembleuses (citoyens, associations, élus politiques...) pour mettre en échec ces 2 projets néfastes et en formulant des propositions alternatives sérieuses répondant de l'intérêt général et pour un véritable service public des transports, au service et au bénéfice de tous !

Elections professionnelles dans les transports : des résultats CGT en progrès ! TUV

La CGT reste bien implantée dans les transports urbains avec de bons résultats lors des dernières élections dans les entreprises où est présente la CCT. Ces résultats devraient confirmer, lors de la prochaine mesure de la représentativité dans la branche, sa place de première organisation syndicale.

C'est ainsi le cas :

A Reims, où la CGT reste la 1ère organisation syndicale dans l'entreprise, à plus de 67%,

A Dijon, où la CGT progresse encore et reste 1ère avec près de 47%,

A Besançon, où la CGT arrive en tête des élections, A Nantes, où la CGT arrive en tête des élections Délégués du Personnel parmi le personnel d'exécution, A Marseille, où la CGT remporte le plus de voix, lors des élections du Conseil de Discipline tous collègues confondus.

MARITIME

Elections DP et CE à DFDS, compagnie maritime danoise sous pavillon français 1^{er} registre, opérant sur le transmanche.

Rappelons que c'est dans cette compagnie qu'ont été reclassés, pour la plupart, les syndiqués CGT de SEAFRANCE.

Résultats au CE : la CGT obtient 58% et 4 sièges titulaires sur 5

Résultats Délégués de Bord : la CGT obtient 63% et 14 sièges titulaires sur 16.

On notera que le SMN, scission de la CFDT et anti-CGT qui a sévit à SEAFRANCE et My Ferry Link, n'a plus d'élus !

Elections CE au Grand Port Maritime de Rouen, où la CGT a réussi à obtenir 58,9% et 5 sièges sur 8.

TRM et logistique

A GEODIS-CALBERSON Ile de France, de Gennevilliers, où la CGT –avec les salariés- a mené une lutte exemplaire durant plusieurs semaines fin 2015, aux élections DP –tous collègues confondus- la CGT obtient 53% et 8 élus titulaires sur 11 sièges.

Tous ces résultats sont le fruit d'un travail de proximité, d'un ancrage avec les salariés, avec des syndicats à l'offensive dans la construction et l'élévation du rapport de forces –y compris dans les actions interprofessionnelles.

Ces résultats doivent donner confiance, dans cette période de médiocrité politique, aussi de l'espoir pour l'avenir avec une CGT qui, si elle est souvent maltraitée quand ce n'est pas caricaturée, rassemble avec des orientations et revendications dans lesquelles se retrouvent les salariés, à l'image du résultat CGT aux élections TPE qui demeure 1^{re} organisation syndicale avec 10 points d'avance sur la seconde : la CFDT.

ENSEIGNEMENT MARITIME SECONDAIRE



Dans les lycées professionnels maritimes, différents acteurs interviennent. L'Etat (Ministère de l'Education Nationale) pour ce qui concerne la partie programme des examens, les régions abondent financièrement leur construction, leur entretien et subventionnent la remise à jour des équipements destinés à la formation des élèves. Les DIRM (Directions Inter-Régionales de la Mer), services du ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) jouent le rôle de tutelle académique et délivrent les brevets professionnels définis par les normes STCW équivalents aux diplômes détenus. Les LPM (Lycées Professionnels Maritimes) contribuent à la formation initiale et continue des marins, des futurs salariés des « cultures marines », des mécaniciens et électromécaniciens... Là encore, l'enjeu est de taille, car les métiers de la mer sont en « tension » et chaque diplômé devrait pouvoir trouver des débouchés du CAP au BTS.

Les personnels des lycées professionnels maritimes, sont passés sous statut public depuis 2002. L'enseignement maritime est géré comme un service des affaires maritimes et dispose de très peu de moyens et d'effectifs avec des compétences très disparates au niveau rectoral que sont les DIRM. Les personnels de l'enseignement maritime réclament une égalité de traitement avec l'Education Nationale et l'Enseignement Agricole. Ils subissent de plus en plus difficilement la faiblesse des moyens de leur administration, tant au niveau central qu'au niveau rectoral.

Il n'y a pas de vision globale des postes budgétaires et il n'existe pas de dotation type pour un établissement. L'administration centrale détermine le nombre des enseignants et des personnels de vie scolaire ainsi que leur affectation alors que les DIRM ont la main sur l'affectation des postes d'encadrement et administratifs. Cette gestion se fait dans une absence de communication

entre les deux niveaux. Les personnels administratifs croulent sous la charge de travail, alors que la dotation « Etat » est toujours la même qu'il y a quinze ans. Tout ceci conduit notamment à une forte disparité de traitement entre établissements, certains ne disposant que d'un ETP Etat en secrétariat, là où d'autres en disposent de trois. Enfin, il faut que le ministère (MEEM) prenne en considération que l'ouverture de BTS dans les établissements a rendu encore plus aigu le besoin de personnels compétents pour gérer les centres de documentation et d'information (CDI).

La CGT réclame :

- la transparence totale sur les emplois de chaque établissement, quel que soit le support budgétaire, avec transmission aux organisations syndicales
- un véritable « plan d'armement » des LPM, nourri par un dialogue de gestion transparent
- une dotation en ETP équitable des établissements, suffisante pour répondre à l'ensemble des « commandes » que reçoivent les EPLE (Etablissements Publics Locaux d'Enseignement), de la part de l'Etat, des Régions, de l'environnement législatif et réglementaire.

En matière de recrutement, la CGT s'inquiète de voir postuler sur des postes de direction ou de direction-adjointe en EPLE, de plus en plus de candidats du ministère sans profil adapté et de voir l'administration bloquer systématiquement l'arrivée de compétences externes (Education nationale ou Enseignement agricole) au motif que le ministère est en sureffectif global et doit privilégier les candidatures internes. Cet enseignement a fortement besoin de ces compétences, pour amener dans les établissements un professionnalisme et une culture administrative qui tardent à se mettre en place.

La CGT réclame :

- une meilleure attention de la part de l'administration sur la bonne adéquation du profil des candidats retenus,
- que les critères de gestion internes au Ministère, en sureffectif des postes, ne prennent pas le dessus sur le profil de compétence des agents
- que les droits des fonctionnaires à la mobilité entre ministères soient respectés
- une GPEC (gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences) qui pourrait accompagner des agents internes au ministère dans l'orientation de leur carrière vers l'enseignement maritime

A défaut de pouvoir gérer l'enseignement secondaire à l'identique de l'Éducation Nationale ou de l'Agriculture, un grand nombre de tâches sont déléguées aux LPM. Tous ces transferts de charges de travail n'ont bien entendu fait l'objet d'aucune évaluation ni concertation sociale, et d'aucun ajustement en moyens humains. En matière de Gestion des Ressources Humaines, les établissements se sont vus affecter la charge d'employeur, alors que jusqu'en 2004, ce sont les DRAM (Directions Régionales des Affaires Maritimes) qui assumaient cette charge (contrats, salaires, gestion au quotidien...)

Dans ce cadre, la CGT dénonce fermement la précarisation accrue des personnels enseignants, l'État multipliant le recours aux contractuels soit sous un statut de contractuel État (ACEN), basé sur une simple note de gestion, soit pire, en laissant de plus en plus aux établissements la charge d'embaucher des enseignants contractuels, alors qu'ils n'ont pas les compétences et les moyens de services de ressources humaines de proximité alors que la formation des personnels est normalement à la charge de l'employeur. La CGT réclame donc que l'État prenne en gestion directe les personnels qu'il a titularisés, et qu'il assume directement

toutes ses obligations d'employeur et laisse les LPM s'occuper de ce qui est réellement de leur compétence. La CGT demande également la transformation des postes de contractuels en postes de titulaires.

La CGT continue d'exiger la création d'un rectorat centralisé, qui regroupe le maximum de postes et de compétences à gestion maritime, tout en conservant le relais de proximité indispensable avec la collectivité régionale. La CGT exige tout autant que ce soit les services ministériels, et non les EPLE, qui assument la charge des examens.

L'absence d'un service pédagogique au niveau national laisse très souvent les enseignants sans pilotage. À chaque inspection, l'IGEM (Inspection générale de l'Enseignement Maritime) demande aux professeurs d'enseignement général de « maritimer » leur enseignement. Mais avec quels moyens ? Avec quel contrôle sans autorité pédagogique existante ? Deux réformes des bac pros se sont succédées depuis 10 ans, ainsi que la mise en place des BTS maritimes. La CGT dénonce fermement l'absence d'accompagnement pédagogique des enseignants pour l'application de ces réformes successives. De plus, les enseignants de gestion demandent depuis des années une harmonisation des enseignements et des pratiques. L'absence de réponse devient scandaleuse. Un travail d'harmonisation des exigences en matière de connaissances et de compétences à acquérir en gestion, dont le référentiel comporte des erreurs et des inexactitudes, est indispensable et urgente. La CGT rappelle que l'enseignement maritime a trouvé sa crédibilité auprès des familles et des milieux de l'enseignement par la mise en place de formations reconnues (diplômes CAP, BEP, Bac Pro, BTS) et valorisantes (brevets attachés). Ceci étant, la question de réels débouchés sérieux reste posée.

En terme de formation continue et d'apprentissage, les régions ont depuis longtemps le pouvoir. En 2001, lorsque l'État a décidé l'intégration des personnels de l'AGEMA (Association pour la Gérance des Ecoles de Formation Maritime et Aquacole), une grande partie des personnels a été exclue du champ d'application. Les régions étant décideurs et financeurs, ce n'était pas à l'État de prendre en charge ces personnels alors que la mission des LPM consiste pourtant à former les marins tout au long de leur vie professionnelle. L'État a donc laissé les EPLE se débrouiller avec la formation continue, en relation avec les Régions. La CGT réclame la constitution d'une structure nationale de gestion de la formation continue maritime, pour prendre en charge la gestion de la formation continue dans les LPM.

L'enjeu des prochaines années, est bien de savoir si notre ministère a la volonté et la capacité de réduire, de manière significative, ses carences dans la gestion de l'enseignement maritime, ou si les établissements sont condamnés de manière inéluctable à pallier ses insuffisances. Soit le MEEM s'avère capable d'améliorer sérieusement sa gestion de l'enseignement maritime, soit les personnels des lycées maritimes vont finir par se retourner vers les deux ministères qui savent faire. Après quinze ans, nous sommes à la croisée des chemins. Le MEEM doit clairement montrer la voie, et annoncer très rapidement ses priorités et les moyens qu'il compte mettre en oeuvre.

La CGT va continuer de lutter contre la régression des moyens pédagogiques et des recrutements nécessaires pour la filière de l'enseignement secondaire maritime (Bac pro et nouveaux cursus de formation liés aux enjeux de l'économie de la mer...) suite aux Grenelles de la mer et des préconisations du Comité National de la Mer et du Littoral (CNML).

(Sources FNEE-CGT)



ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

En 2017, près de 300 officiers vont sortir de l'ENSM cette année sans beaucoup de perspectives d'avenir.

En effet, l'avenir que leur propose l'ENSM est de naviguer sous pavillon étranger... Est ce que c'est avec de telles ambitions que l'on va motiver des jeunes à passer le concours d'entrée en mai 2017 ?

L'Ecole Nationale Supérieure Maritime est une école d'état financée par le contribuable français et n'a pas vocation à former des officiers pour naviguer sous pavillon de complaisance avec des contrats et des conditions sociales inacceptables au 21^e siècle ; avec un tel système, on va vers une disparition des officiers français, de la perte de compétence, de la perte d'une transmission d'un savoir faire alors

qu'on nous parle de « l'excellence de l'enseignement maritime français ».

La direction de l'ENSM commence à ne plus reprendre les contrats de professeurs titulaires et de les remplacer par des vacataires : c'est grave et alarmant ! Un professeur vacataire n'a pas les compétences, les connaissances et l'expérience pour remplacer un professeur titulaire, ni le suivi auprès des élèves, notamment après son cours, cela n'étant pas sa priorité.

Avec le niveau d'entrée des élèves 2016 /2017, la direction de l'ENSM est en train de tirer vers le bas l'ENSM alors que l'on devrait tout faire pour rester au niveau le plus élevé possible, gage d'une formation de haut-niveau.

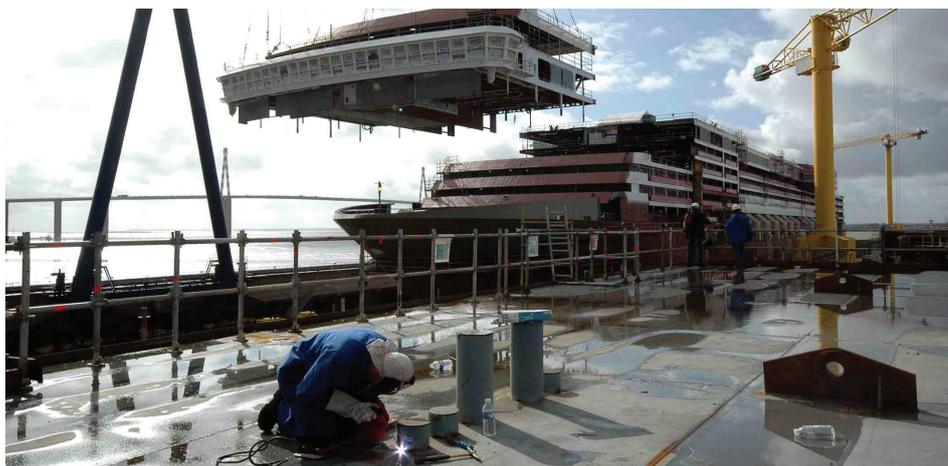
Actuellement, on travaille pour une flotte stratégique avec des équipages sous contrats français mais si on dégoute

tous ces jeunes étudiants avec comme seule perspective le pavillon de complaisance, nous n'aurons plus de marins pour armer cette flotte stratégique

De même, les jeunes diplômés vont se trouver en concurrence avec des officiers philippins, indiens et autres –et parce qu'ils n'ont pas le choix– acceptent des contrats internationaux où les conditions d'embarquement, de durée d'embarquement, de travail et de salaires n'ont rien à voir avec des contrats sur les navires sous pavillon français. C'est le dumping social !

La CGT ne peut accepter ce sabordage de l'ENSM dont les formations sont reconnues pour être dans les meilleures du monde

MARITIME, MER ET LITTORAL : ENJEUX DE CONVERGENCES



Nous sommes entrés de plain-pied dans l'ère de l'anthropocène, moment où l'activité humaine a un impact global significatif sur l'écosystème terrestre. Nous sommes dans un monde aux ressources finies dans lequel l'homme doit vivre en préservant les ressources naturelles, développant les énergies renouvelables et avoir une vision à long terme de développement durable qui fait rupture avec le système capitaliste consumériste utilisateur de ressources carbonées, facteur de dérèglements climatiques majeurs.

Avec 11 millions de kilomètres carrés de surface maritime, notre pays est le 2^e géant maritime mondial après les Etats Unis. Le secteur de l'économie maritime « verte et bleue », en France, compte environ 450 000 emplois directs, 60 milliards de chiffre d'affaire et une balance commerciale positive (source PLF 2017) ce qui nous place au premier rang européen. Bien des potentiels cachés existent dans ces mers et océans que nous connaissons parfois bien mal, faute de moyens et parfois de convictions à les découvrir. Nos écosystèmes marins sont les premiers du monde par leurs richesses. Notre recherche publique est en pointe, notamment avec les études de l'IFREMER malgré des moyens en baisse. Des « start-ups » travaillent sur l'utilisation des algues dans la nourriture

(voir l'entreprise travaillant sur la spiruline dans le Calvados). Notre potentiel maritime, ses enjeux sont-ils bien analysés, compris et pris en compte par tous les acteurs de notre société : Etat, collectivités, politiques, professionnels associations de défense de l'environnement, syndicats, et parmi eux, notre CGT et ses adhérents ?

Après les « marées noires des années 60/70, la prise en compte par l'ONU de l'obligation de la protection des mers et des océans a fait son chemin, notamment par la signature de la convention des « droits de la mer » en 1994. L'ONU, l'Europe et les Etats sont garants de la protection des mers, impératif majeur à l'aune des transitions énergétique et écologique nécessaires à la préservation du climat et de nos civilisations. Les engagements du Grenelle de la mer, notamment son « livre bleu sur la mer », la mise en place de la loi du 12 juillet 2010 relatif à l'engagement national pour l'environnement, le lancement de la SNML en 2013 avec un objectif de présentation en 2015 et la COP 21 en 2015 ont conduit la ministre chargée de la Mer à élaborer puis mettre en place et relancer une Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML) en concertation avec le Conseil National de la Mer et du Littoral (CNML) durant l'année 2016.

Localement, les préfets coordinateurs de façade ont la responsabilité de l'établissement des Documents Stratégiques de Façade (DSF) dans les quatre Directions Interrégionales de la Mer (DIRM) par l'intermédiaire des Conseils Maritimes de Façade (CFM) qui assurent la concertation locale. Outre-mer, ce sont les collectivités et l'Etat qui élaborent les Documents Stratégiques de Bassin (DSB) en concertation avec les conseils maritimes ultra marins.

Rappelons que l'article R219-1-1 du décret n°2012/219 du 16 février 2012 prévoit que :

« La stratégie nationale pour la mer et le littoral traite, dans une perspective de gestion intégrée des six thèmes suivants :

- La protection des milieux, des ressources, des équilibres biologiques et écologiques, ainsi que la préservation des sites, des paysages et du patrimoine.
- La préservation des risques et la gestion du trait de côte.
- La connaissance, la recherche, et l'innovation, ainsi que l'éducation et la formation aux métiers de la mer.
- Le développement durable des activités économiques, maritimes et littorales et la valorisation des ressources naturelles minérales, biologiques et énergétiques.
- La participation de la France à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques internationales et européennes intégrées pour la protection et la valorisation des espaces et activités maritimes.
- La gouvernance associée à cette stratégie, les moyens de sa mise en œuvre et les modalités de son suivi et de son évaluation. »

En outre, cette stratégie prévoit des objectifs à long terme à l'horizon 2030 et des objectifs à échéance de six ans. A ce jour, le Conseil National de la Mer et du Littoral construit un guide d'élaboration des documents straté-

giques de façade ou de bassin destiné aux conseils maritimes de façade pour construire une stratégie locale. Ce document sera « livrable » courant 2017. Pour la CGT, ce guide n'insiste pas assez sur le principe d'un « bilan social » sur l'emploi dans la secteur « maritime » au sens large (public, privé...). Celui-ci consiste en une image de l'emploi dans le secteur maritime à un moment précis. Ce document doit être décliné et bâti en s'appuyant sur toute forme de statistique existantes (CCI, CESER, Bilan sociaux ministériels, études de France stratégie) afin d'obtenir une image réelle du salariat du « maritime » sur 360° et de son évolution jusqu'en 2030. Ce manque a été également souligné par un universitaire siégeant au CNML. Lors du CNML du 3 novembre 2016, la CGT a voté « contre » la mise en place de la SNML car la prise en compte du salariat « maritime » et de son évolution est notoirement insuffisante.

Dans sa contribution nationale à la SNML, la CGT pointe ces manques notamment en matière de Construction navale et de transport maritime En lien avec les ports, elle pense qu'il faut développer une dimension multimodale et complémentaire des modes pour les dessertes des territoires : ferroviaire, fluvial, cabotage maritime et auto-route de la mer qui doivent être déclarés d'intérêt général. Ce qui suppose de sortir de la concurrence entre les modes, pour rééquilibrer et réorienter les transports des marchandises vers les modes alternatifs à la route, passant aussi par la mise en œuvre du juste coût du transport par l'internationalisation des coûts externes, y compris pour le transport maritime accompagné d'une fiscalité environnementale et écologique en faveur des modes alternatifs à la route. Pour des avancées environnementales et sociales significatives cela implique un réinvestissement dans la filière maritime de la conception des navires civils et militaires, à leur construction et réparation jusqu'au démantèlement, la lutte contre les pavillons de complaisance, une relance portuaire pour sortir de la domination et la concurrence des ports du range nord européen... Elles seront sources de création de richesse et d'emplois pérennes. L'État français doit prendre des initiatives fortes, à l'échelle européenne,

pour l'édification d'une filière franco-européenne de déconstruction et de dépollution des navires en fin de vie. La responsabilité de l'Etat est directement engagée via son ministère de la Défense et ses opérateurs notamment la DCNS, eu égard aux importants besoins de déconstruction de bâtiments militaires navals. L'Etat ne peut se démettre de sa responsabilité dans la filière navale civile et militaire de construction et de réparation qui doit retrouver un avenir industriel pour répondre aux besoins immenses de renouvellement des flottes (navires militaires, navires de commerce notamment une flotte stratégique comprenant des pétroliers, des méthaniers et des chimiquiers). Pour la CGT, c'est l'absence de volonté des politiques gouvernementale et armatoriale qui a fait capoter les engagements d'investissements d'avenir des ferries et perdre nos atouts dans l'avance technologique sur le GNL alors que les projets voient le jour dans les pays nordiques pour équiper leurs navires. La CGT dénonce également la dérèglementation du travail à travers les sociétés de Manning (marchand d'hommes), chargées de recruter et du placement des marins français dans les armements, dédouanant de fait les Armateurs de tout dialogue social ainsi que de leurs obligations conventionnelles traitées et négociées avec les organisations syndicales. Elle dénonce également l'utilisation massive par les entreprises de construction et de réparation navale de travailleurs détachés. Il faut renforcer la lutte contre le dumping social sous-jacent à ces pratiques. A défaut elles s'installeront, en mettant en concurrence, comme c'est déjà le cas avec le « pavillonnement » sous RIF (2ème registre français considéré comme pavillon de complaisance), des emplois de marins relevant de l'ENIM avec les équipages internationaux pour accepter le moins disant social. Pour la CGT, il faut à nouveau légiférer, après le décret du « pays d'accueil » de 2014, pour couvrir l'ensemble des activités des navires battant pavillon français sur les secteurs exclus du RIF (remorquage, dragages, navires de services notamment les navires nécessaires pour accéder à la maintenance et l'entretien des fermes éoliennes offshore sur nos façades maritimes). Afin d'imposer une loi qui obligerait pour ces secteurs le contrat de droit du pays d'accueil. La CGT demande une vraie politique mari-



time forte pour préserver et pérenniser la filière maritime, de la construction (y compris du navire du futur..) à la déconstruction, de la lutte contre le pavillon de complaisance avec l'obligation d'emploi de marins relevant de l'ENIM. Cela justifie le renforcement du pavillon 1^{er} registre français. La CGT réitère sa demande que la protection des navires et équipages battant pavillon français en zones dangereuses soit assurée par la Défense Nationale et non par le recrutement de gardes armés privés internationaux validé par le Gouvernement français. De même, il faut une volonté politique sur le long terme pour redynamiser l'enseignement maritime dans les lycées professionnels maritimes et de l'ENSM, à bout de souffle faute de moyens (actuellement un trou de 1 million d'euros pour l'année scolaire 2016 2017) et de visibilité sur les emplois de débouchés dans les différents secteurs de la marine marchande Il est nécessaire de garder une qualité d'enseignement de très haut niveau pour tous les marins français ce qui implique un financement en conséquence afin d'avoir des professeurs de très haut niveau. La CGT fait des propositions sur la formation maritime

Afin d'enrichir le débat et aider les camarades en responsabilité au CNML, il est indispensable que les militants CGT s'investissent dans les Conseils Maritimes de Façade et nous informent des débats et de leurs évolutions. Nos comités régionaux, nos unions départementales et locales, en lien avec les fédérations et les syndicats professionnels doivent désigner des camarades intéressés par la mer et le milieu maritime. La Bretagne a pris de l'avance sur ces sujets, cela est dû à une situation géographique particulière et à plus de vingt ans de travail sur la mer.

Emparons nous de ces enjeux, « la mer est un point d'appui pour l'avenir de la France »

EN DIRECT D'UNE RÉGION : OCCITANIE



La réforme des territoires a redéfini la carte de France des régions, créant une nouvelle entité du Sud de la France, la région Occitanie. Alliance forcée des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, elle est composée d'une zone centrale de type plaine, d'une façade maritime de 220 kms et elle est bordée par les Pyrénées au sud et le massif central au nord. Elle est frontalière avec l'Espagne (Région de Catalogne et Aragon) ainsi qu'avec la principauté d'Andorre.

Aussi grande que l'Irlande (2 fois la Belgique ou la Catalogne), c'est la 2e plus grande région de France et celle qui comporte le plus grand nombre de Départements (13).

Avec ses 5,7 millions d'habitants (5^e la plus peuplée), elle détient la plus forte croissance démographique de France. La répartition des populations est diverse, avec seulement 2 villes de + de 200.000 habitants: Toulouse et Montpellier ; 2 villes de + de 100.000 : Nîmes et Perpignan et 10 villes entre 30.000 et 100.000.

L'Occitanie, c'est 2.100.000 salariés repartis inégalement sur le territoire, surtout dans le Tertiaire (78%) mais aussi à 12% dans l'industrie et 7% dans la construction, l'agriculture ne

représentant plus que 2,4% du salariat. C'est la 1^{ere} région de France pour la recherche.

L'Occitanie est une région qui se trouve au passage d'un axe Européen intense, l'axe péninsule Ibérique – nord Europe ou transitent 200 millions de tonnes de fret par an (60% par la façade méditerranéenne). C'est aussi une région très touristique qui voit sa population et ses besoins de transports fortement augmenter en fonction des saisons.

Avec ses 10 aéroports (10millions de passagers), ses 3 ports de commerce (Sète, Port la nouvelle, Port-Vendres) et ses 66 ports de plaisance, son réseau routier et autoroutier mais aussi fluvial et ses 2900 kms de voies ferrés, la région est un enjeu public structurant fort pour tout le sud de la France.

Les comités régionaux CGT Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées ont, dès 2015 entamé une réflexion collective sur l'avenir de notre outil syndical régional qui aboutira sur une conférence conjointe les 05 et 06 décembre prochains. En décembre dernier ils ont décidé de réactiver une UIT de territoire sur le périmètre de la nouvelle région administrative au vu des enjeux

majeurs à venir, dès 2017/2018, autour des transferts de compétences inclus dans la loi Nôtre.

Un référent en territoire est en cours de mise en place et une première réunion de lancement a eu lieu le 08 février dernier. Plus de 25 camarades, de syndicats cheminots, TU, TRV, DIRSO ou déchets, mais aussi les 2 secteurs cheminots, les 2 CR et des Ud étaient présents.

Cette journée de lancement a été très appréciée par les camarades. Visiblement ce travail est nécessaire sur le périmètre de la nouvelle région politique. La présence de plusieurs syndicats transports TRV et TU sur la problématique du transfert de compétence aux régions et les risques qui en découlent feront partie du premier travail de l'IUT LRMP. La question de la multi modalité/services publics est aussi très importante pour tous les syndicats et sera prise en compte par l'UIT.

Afin de bien fonctionner, il est urgent de développer, avec les UD qui le souhaitent, un réseau de correspondants UIT en territoire. Le noyau du pilotage UIT se fera autour des correspondants FD et UD avec le référent UIT de territoire. La question essentielle de

travailler ensemble en cohérence revendicative est actée. Nous ne pouvons pas nous permettre aussi de perdre du temps face à ces enjeux de première importance. L'UIT peut servir à combattre toute forme de dumping social bien présent autour des activités. La dimension environnementale est importante. Le travail de l'UIT est amené à s'inscrire dans la durée. Le travail ensemble doit permettre à chacun de bénéficier d'un rapport de force d'ampleur régional et donc de peser plus.

De nombreuses luttes sont en cours, certaines depuis de nombreuses années, la défense du « train jaune » comme service public, lien de vie pour les hauts cantons pyrénéens. Cette lutte va de pair avec l'avenir du dépôt ferroviaire de Béziers, outil industriel indispensable de l'est-Occitanie. La suppression en catimini des TET de nuit (train d'équilibre du territoire) Paris/Port-Bou ou leur modification pour le Paris/la tour de Carol a amené cheminots et populations à réagir conjointement sur l'ensemble de la région. Une première victoire a été engrangée avec le retour de circulations, la lutte doit continuer.

Les infrastructures routières comme les aéroports sont visés par des velléités de privatisation (aéroport de Toulouse-Blagnac, liaison 2x2 voies Toulouse/Castres) et nécessiteront une vision de service public CGT multimodal au service des populations. Enfin, l'UIT occitanie est pleinement impliquée dans la journée d'action « industrie » du 21 mars. Que ce soit



pour le routier, le ferroviaire, l'aérien, le portuaire ou le fret, les enjeux sont importants pour un développement harmonieux de nos territoires.

La future convention TER (reportée à 2018) est déjà largement travaillée par les secteurs cheminots concernés et les CR CGT en lien avec des associations. Le cadre fixé par la région (pas d'expérimentation privé, maintien d'un service public fort autour de la SNCF) est favorable à une future convention de haut niveau.

Le travail sur le transport routier voyageur nécessite de le porter rapidement avec les TU et TRV (nouveaux périmètres entre région et métropoles/communauté Urbaines/ comcom), la loi NOTRe changeant fortement la donne avec le transfert de compétences au 01/01/2017 des transports

routiers interurbains et au 01/09/2017 des transports scolaires et la redéfinition des lignes Urbain/interurbain. Une première réunion de ce groupe de travail est d'ores et déjà programmée pour le 27 mars ainsi qu'une rencontre avec le vice-président Transport de la région Occitanie en juin.

Un 2^e groupe de travail commencera à étudier les questions, essentielles pour les usagers, de la multi modalité, l'aménagement du territoire (y compris transfrontalier) afin de proposer une vision CGT du futur STRADDET Occitanie (STRADDET = schéma régional d'aménagement, de développement et d'égalité du territoire) de haut niveau social et de services publics.

La diversité des situations et des structures juridiques des transports nécessite très rapidement de faire un état des lieux précis de nos syndicats et de commencer à collecter les cahiers revendicatifs afin d'aider à la convergence des luttes.

Pour l'UIT Occitanie, la première année de remise en action rime avec travail intensif pour une CGT toujours plus à l'offensive revendicative.



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