

Edito .....	P 1
Entretien des infrastructures routières .....	P 2
Contrat de performance Etat/SNCF Réseau.....	P 4
Congrès ETF 2017.....	P 6
Brève.....	P 7
Transports de matières dangereuses.....	P 8



## **SOCIAL ET ENVIRONNEMENT : CHOIX DE SOCIÉTÉ, ENJEUX DE LUTTES !**



© Pascale Lalys

 Dominique Launay  
Secrétaire général  
de l'UIT

La décision du Président TRUMP de retirer les Etats-Unis de l'accord de Paris sur le réchauffement climatique et les enjeux environnementaux est un très mauvais signe envoyé au monde, particulièrement aux populations les plus pauvres qui sont les premières touchées par le dérèglement climatique, et des conséquences directes sur l'accès à l'eau ou la montée des eaux. Alors que, déjà, une partie de ces populations doit se déplacer suite à ces phénomènes.

Les inégalités environnementales et sociales sont liées et conduisent à des risques géopolitiques graves, nécessitant des actes forts de toute urgence.

La symbolique de cet accord de Paris reste forte même si la CGT a été critique sur sa portée et particulièrement à ce qui touche aux transports. D'ailleurs, les politiques menées, ces dernières années, en matière de transports et infrastructures sont à contre-courant des annonces autour de la COP 21 et de l'affichage des conférences environnementales où ils sont les grands absents. A l'image de la loi sur la transition énergétique, plus une loi sur la transition électrique ne s'attaquant pas au premier secteur d'émission de Gaz à Effet de Serre que sont les transports.

Ainsi, en 2015, les émissions de GES dues aux transports routiers sont reparties à la hausse. Et ce n'est pas l'arrivée du nouveau Président, à l'initiative d'une terrible loi portant son nom «Loi

Macron» et de son gouvernement ultralibéral qui vont mener une politique inversant la tendance, si les salariés –et plus largement les citoyens- ne se mobilisent pas.

En effet, et les faits le démontrent, dumping social, libéralisations, bas-coût, concurrence mortifère, «ubérisation»... sont des facteurs aggravants dans l'augmentation des émissions de GES et du réchauffement climatique.

Il y a un antagonisme entre les intérêts du capital et les enjeux sociaux et environnementaux.

Une autre alternative s'impose, basée sur la complémentarité entre modes de transports dans un concept multimodal au service de l'intérêt général, posant la question de la rémunération du transport à son juste coût par ceux qui en bénéficient au sens capitaliste du terme, par une relocalisation des productions industrielles plus en proximité des besoins remplaçant au cœur des enjeux le service public sous contrôle et maîtrise publique, appuyée par des conditions sociales de haut niveau pour les salariés qui l'assurent.

L'heure est au rassemblement des salariés, usagers, populations, pour créer les conditions d'un rapport de forces de grande ampleur.

La CGT, avec l'UIT, vont y contribuer en s'appuyant et en faisant vivre ses campagnes de reconquêtes de l'industrie en lien avec les services publics, tant au niveau des professions que des territoires.

# FAUTE D'ENTRETIEN, dans quel état seront nos infrastructures routières ?



Certains d'entre nous ont pu visionner un reportage à la télévision sur l'état désastreux des infrastructures de transport aux Etats Unis. Les images d'un train au ralenti sur un pont attaqué par la rouille ou des automobiles circulant au pas entre des nids de poules nous amènent à nous interroger ? Comment ce pays référence pour les libéraux a t'il pu à ce point laisser se détériorer ses infrastructures ?

La question que nous devons cependant nous poser est : ne sommes nous pas en train de prendre la même direction que les Etats Unis ?

## Un constat alarmant !

Nous avons déjà l'exemple de notre réseau ferroviaire qui assurait un bon maillage sur l'ensemble du territoire dont une partie a été laissée à l'abandon, la politique commerciale de la SNCF étant axée sur le secteur plus « rentable » du transport à grand vitesse de voyageurs.

Notre réseau routier représentant 1 million de km semble aussi prendre la même direction. C'est tout du moins ce que dit un rapport de l'association « 40 millions d'automobilistes » qui pointe le manque d'entretien du réseau routier qu'il soit départemental ou national. Le rapport fait, d'ailleurs, le lien entre ces défauts d'entretien et l'accidentologie croissante de ces dernières années.

Un autre rapport pointe également le manque d'entretien du réseau routier, celui du sénateur MAUREY publié par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat.

Le rapport met également en cause les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA) sur leur défaut d'entretien. SCA qui pourtant engendrent des profits colossaux (chiffres d'affaires en augmentation de 20 à 24% par an, taux de rendement avoisinant voir dépassant les 10%). SCA qui ne reversent qu'une infime partie des profits générés par les péages à l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France)

Sur les bases de ce rapport qui conclut à « la nécessité de s'octroyer dès à présent des moyens suffisants à l'entretien du réseau routier et cela de façon pérenne », la commission du Sénat a organisé une table ronde avec les différents acteurs : gestionnaires des réseaux, les entreprises, les usagers.

Les grands absents de cette table ronde ont été les personnels en charge de l'entretien des réseaux et leurs représentants.

Domage, car ils auraient pu expliquer que les routes -comme tout patrimoine- s'entretiennent au quotidien, par des gestes simples (boucher des nids de poules, réparer des glissières de sécurité, curer des fossés, faucher les bas côtés...) c'est ainsi qu'on rallonge la durée de vie d'une route et qu'on assure la sécurité des usagers.

Ils auraient pu expliquer qu'avec des personnels compétents, formés, qui connaissent parfaitement leur réseau, on assure correctement l'entretien des réseaux.

Ils auraient pu expliquer leur vie au quotidien avec :

- Des moyens en diminution constante depuis des années,
- Des effectifs insuffisants qui réduisent les équipes,
- Des conditions de travail souvent hors des garanties minimales imposées par les textes
- Des missions exercées à la limite parfois de leur sécurité, souvent de leur santé
- Une population vieillissante exerçant des missions pénibles et dangereuses

Mais tout cela les parlementaires n'ont pas voulu l'entendre, préférant conclure leurs travaux en préconisant des solutions s'appuyant sur l'innovation technologique pour un meilleur suivi du patrimoine et en demandant à l'Etat de renforcer son contrôle auprès des sociétés concessionnaires pour vérifier le maintien de la qualité du réseau et le suivi des plans de relances autoroutiers.

Une nouvelle fois, la montagne a accouché d'une souris et personne n'aborde la problématique en face.

## **Se donner les moyens d'entretenir et de développer le réseau routier !**

Pour la CGT, le réseau routier n'est pas une marchandise, source de profit répondant aux seules lois du marché, mais un service public répondant aux besoins des citoyens et des usagers et aux enjeux économiques, sociétaux, environnementaux et d'aménagement du territoire.

Entretenir et maintenir le patrimoine routier est une obligation, il faut pour cela des moyens financiers et humains et garder une maîtrise publique avec des agents publics.

Pour avoir plus de moyens, une première mesure consisterait à redistribuer la richesse, en renationalisant les

autoroutes concédées afin que les profits engendrés par les péages puissent être réinvestis dans l'entretien des réseaux mais aussi servir au développement d'autres 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

Il est nécessaire de redonner des moyens aux collectivités locales pour leur permettre d'assurer l'entretien de leur réseau.

Il faut pratiquer une autre politique de transport en faisant payer le juste coût du transport par les donneurs d'ordre. Coût du transport incluant l'usure et la détérioration des infrastructures (1PL = 1 000 000 de VL).

Redonner des moyens humains, avec des recrutements d'agents publics permettant d'effectuer leurs missions en toute sécurité et d'assurer celle des usagers

La CGT revendique un véritable service public routier avec une gouvernance de l'Etat pour assurer une cohérence des niveaux de service sur l'ensemble du territoire.

Il faut investir pour ne pas laisser le réseau routier se détériorer et le développer pour répondre aux enjeux du 21<sup>e</sup> siècle. Il faut se donner les moyens financiers en se sortant des partenariats publics privés et des investissements auprès des marchés financiers qui n'ont d'autres effets que de créer des profits aux actionnaires des grands groupes du BTP.

Il faut revenir à un investissement public en se dotant d'un pôle financier public, en mettant en place des fonds d'investissements publics agissant comme des organismes bancaires empruntant directement à la banque centrale avec des taux actuels très bas.

**La CGT revendique un service public et un pôle financier public pour sauvegarder et développer notre patrimoine routier !**

# CONTRAT DE PERFORMANCE entre l'Etat et SNCF et « Règle d'Or » : Quand les limites de la loi de 2014 sur la réforme du ferroviaire se font jour



Le contrat de performance a été conclu entre l'Etat et SNCF Réseau le 20 Avril 2017. Ce contrat décennal est l'une des dispositions prévues par la loi du 4 Aout 2014 qui vise à tracer sur sa durée la trajectoire financière de l'EPIC, à travers des perspectives de recettes (péages et contributions diverses), de dépenses pour le réseau (investissements ,régénération, maintenance) et d'objectifs à travers divers indicateurs d'amélioration de la qualité et de productivité. L'ARAFER en sa qualité de régulateur était appelé à émettre un avis simple sur ce contrat dans le cadre de ses prérogatives suite aux consultations des parties prenantes que sont les Entreprises Ferroviaires, les Autorités Organisatrices, les Chargeurs et Associations d'Usagers.

Premier élément de contexte : cet avis et ses nombreuses annexes sont d'une grande férocité à l'égard de SNCF Réseau qui sert probablement -en l'espèce-

de réceptacle des reproches qui sont plutôt destinés à l'Etat, pour autant cela ne dédouane pas SNCF Réseau de ses responsabilités propres. Bien que probablement au-delà de ses prérogatives, les demandes du Régulateur sur la transparence ne sont pas inutiles mais pas pour les mêmes desseins et les indicateurs demandés comme à construire peuvent aussi éclairer des choix de gestions faits en interne et ceux imposés par la tutelle.

Les responsabilités sur la viabilité et la pérennité du réseau ferré national sont issues de choix politiques et chacune des parties doit en avoir pleine conscience.

L'objectif de penser que le ferroviaire pourrait être un système autosuffisant est illusoire, quand les parties prenantes sont inquiètes de l'évolution des péages et la soutenabilité de leurs modèles économiques dans ce cadre, cela doit être entendu et regardé. Les seules perspectives d'augmentation des péages ne peuvent

donc constituer une solution acceptable, pas plus que le traitement visant à seulement stabiliser la dette (qui ne sera pas tenu avec une trajectoire qui pousse à 63Mds€ a terme) sans poser la question de sa responsabilité donc de sa prise en charge comme dette d'état par son responsable.

Dès lors, c'est une nouvelle fois des risques qu'il fait peser sur le réseau non structurant (lignes classée UIC 7 à 9) fret et voyageurs dont le renouvellement n'est plus financé par des recettes de péages et sera soumis au cas par cas, dans les CPER ou par la constitution de tours de table locaux incluant les collectivités locales voire les chargeurs eux-mêmes. Ce risque de balkanisation du réseaux, est lié directement à une lecture financière de la problématique, l'aménagement du territoire étant complètement occulté par l'Etat tant en stratégie qu'en financement...

## Constatation du ratio

### dit « Règle d'Or »

La règle d'Or est une autre disposition de la loi du 4 aout 2014 dont l'objectif est de contenir l'endettement de SNCF Réseau en limitant sa participation financière à la seule régénération et partiellement à la modernisation du réseau excluant ainsi tout développement sur fonds propres. Ce mécanisme appelé règle d'Or n'est dans le fait qu'un ratio de gestion entre la dette (42Mds€) et la Marge Opérationnelle. Précisé par décret du 31 mars 2016, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a constaté, qu'au regard des comptes arrêtés 2016, le niveau du ratio dette nette / MOP et, ce faisant, de savoir si l'établissement pourra contribuer à participer au financement des projets de développement du réseau.

Pas de surprise sur le niveau de ce ratio constaté à 22,24 avec une limite fixée, elle, à 18. Ce constat technique fait, impossible de le valider simplement et oublier de le traduire en actes qu'il sous-tend. Déjà il contraint à considérer la dette comme relevant de la seule responsabilité de SNCF Réseau, ce qui est historiquement faux et économiquement injuste. Puis il contraint, par la loi qui le porte, à considérer que le système ferroviaire doit s'autofinancer par des péages et de la dette supplémen-

taire tout en s'inscrivant dans une concurrence modale dont les externalités sont, elles, portées par la collectivité en grande part.

Les lois et les règlements ont une fâcheuse tendance à des applications à géométrie variable par ceux qui les promulguent. Il en est ainsi de la directive 91 440 qui incluait la possibilité de la reprise de la dette du ferroviaire mais dont la France n'a retenu principalement que l'éclatement du système ferroviaire ; il en est ainsi de l'écotaxe, votée mais jamais appliquée à part la concession et les portiques ; il en est ainsi de l'extension du Versement Transport prévue dans la loi de 2014 dont on sait ce qu'il advint.

Contraindre le système ferroviaire par cette disposition et, dans le même temps, en prendre une autre pour exclure la participation de SNCF Réseau (imposée par l'Etat) dans CDG Express de ce calcul .... Douce schizophrénie législative et réglementaire....

Contraindre le gestionnaire d'infrastructure qu'est SNCF Réseau à ne vivre que de péages et de ressources intra GPF (dividendes et produits d'intégration fiscale) n'est pas à la hauteur des enjeux et le met autant à la merci de la croissance mécanique cumulée des intérêts que de la hausse des taux. Si de nouvelles ressources ne sont pas trouvées, si d'autres choix de financement ne sont pas faits, nous ne ferons que constater pour faire porter comme depuis des décennies, sur des leviers internes déjà fortement sollicités, le poids de mesures correctives. A la lecture des séquences d'évolution prévues dans le contrat de performance, ce ratio ne reviendrait en dessous de la barre de 18 que la dernière année du contrat ; cela illustre bien le décalage qui existe entre les besoins du réseau son renouvellement, son développement.

On mesure le risque que fait craindre cette disposition : à chaque projet de développement (ligne nouvelle LGV ou pas) où les financements publics (Europe, Etat....) seraient insuffisants : ce serait abandon ou financements privés dont on connaît les dangers et les limites pour les infrastructures ferroviaires, avec les exemples (PPP et /ou concessions) tel que SEA (Paris bordeaux) et Perpignan – Figueras .

# CONGRES ETF

Du 24 au 26 mai 2017 à Barcelone



La veille de l'ouverture du congrès, une conférence sur les conditions des femmes dans le Transport a permis de rappeler les décisions prises et les orientations suivantes :

- Non à la violence contre les femmes au travail et à la maison avec le prolongement de la campagne « No safe at work, no safe at home ».
- Rendre le secteur des transports plus attractif aux femmes avec une campagne pour promouvoir le travail des femmes dans les transports.
- Réaffirmer à « travail égal, salaire égal » ainsi que l'égalité de traitement entre les hommes et les femmes occupant le même emploi.
- Mesurer l'Impact de la digitalisation et de l'automatisation sur le travail des femmes dans le milieu du transport.

Le congrès s'est ouvert avec le constat que - depuis de nombreuses années - le droit des travailleurs en Europe et dans le monde est remis en cause par le patronat, les gouvernements nationaux et les instances mondiales (FMI, OMC...).

Leurs principales mesures se traduisant par du dumping social, des attaques concernant le droit de grève, l'instauration des services minimums, le chantage au moins-disant, la remise en cause des réglementations engendrant une baisse de la sécurité des circulations, le non-respect des conventions fondamentales de l'OIT et de la répression syndicale.

Pour cela, le patronat s'appuie sur la mise en concurrence des travailleurs facilitée par une très grande diversité des situations sociales, fiscales, légales et réglementaires en Europe.

Pourtant, des conflits nationaux importants sont menés contre ces attaques et, malgré la similitude des projets et des réponses syndicales, la CGT et son UIT constatent que très peu de convergences sont construites entre les différents pays européens.

L'une des causes est liée à la mauvaise connaissance que nous avons des différentes situations nationales à travers l'ETF. En effet, en dehors de nos frontières, nos

moyens d'analyses économiques et stratégiques sont limités et nous font défaut pour construire des revendications communes.

C'est pourquoi, la CGT a proposé de doter ETF de trois nouveaux outils afin de lutter efficacement contre la régression sociale, de partager les informations sur les différentes situations nationales, préalable indispensable à une activité revendicative pour des convergences concrètes :

- Un outil de diffusion d'informations rapide sur les luttes en cours dans chaque pays, les réformes envisagées et les revendications portées afin que chaque affilié d'ETF dispose d'une meilleure connaissance de ce qui se fait en Europe.
- Que chaque section, en plus de ses groupes de travail « métiers », constitue des groupes de travail « transverses » relatif à :
  - La rémunération, sa composition, son niveau par rapport au salaire minimum et au salaire moyen de chaque pays...
  - La réglementation sur les horaires, les conditions de travail, l'organisation du travail de chaque pays...
  - L'hygiène, la sécurité et les mesures de protection réglementaires qui existent dans chaque pays ainsi que les structures chargées de les faire respecter.
  - La protection sociale en matière de santé, de retraite, d'accident du travail...
  - La protection des filières nationales,

-Un outil de coordination des grands groupes transnationaux s'appuyant sur les CEE afin d'organiser l'activité syndicale dans les filiales de ces groupes et promouvoir ainsi le progrès social.

Nous avons également porté une motion votée à l'unanimité des affiliés de l'ETF (CFDT comprise) demandant un positionnement clair de l'ETF concernant la loi travail en France qui n'est autre que la transposition des demandes de « réformes » adressées par la commission européenne à la France au printemps 2015. Cela avait commencé par la Grèce en 2011 et les réformes de la Troïka, ressemblant étrangement à l'inversion de la hiérarchie des normes. L'absence d'expression de l'ETF au regard des conséquences de la nouvelle loi travail dite « El KHOMRI » avait surpris la CGT.

En effet, la France reste une référence internationale en matière de protection des droits des travailleurs, comme de nombreux soutiens nous l'ont déclaré : « attaquer le droit du travail en France, ce n'est pas anodin au regard de ce que représente la protection sociale française dans le monde ».

Le congrès s'est terminée offensivement avec l'élection à l'unanimité du Secrétaire Général Eduardo CHAGAS, de son Président Frank MOREELS et de la commission exécutive avec comme programme de travail pour 2017-2022 :

- politique des transports et transport durable
- droits syndicaux
- organisation mondiale
- représentation et coordination transfrontalière
- formation et éducation

## BRÈVE

### SUCCÈS ÉLECTORAL : RTM, la CGT 1<sup>re</sup> organisation syndicale

Suite aux élections professionnelles du 30 mai 2017, dans le réseau de transports urbains de la métropole de Marseille, le syndicat CGT RTM progresse de 10 points ; Avec une représentativité de 41,42% dans l'entreprise, la CGT redevient la première organisation syndicale ; laissant la deuxième organisation - la CFDT - à plus de 12 points derrière.

Les salariés, avec un taux de participation de 76% à ces élections professionnelles, ont manifesté leur confiance au travail accompli par les élus, mandatés et militants de la CGT, durant ces trois dernières années.

C'est la reconnaissance des luttes menées aussi bien en interne pour s'opposer aux prétentions de la Direction et de l'Autorité Organisatrice qu'en externe pour s'opposer aux politiques de casse sociale des pouvoirs publics.

Ce résultat est un encouragement à continuer dans la même démarche syndicale de proximité et de luttes et démontre, s'il en était besoin, que le syndicalisme CGT, quand il se fait avec les salariés, répond bien à leurs aspirations.

Alors que les médias ne cessent de marteler que la CGT est en perte de vitesse, cet exemple démontre que le syndicalisme de lutte prônée par la CGT répond aux aspirations des salariés. D'autant que la CGT a obtenu d'autres bons résultats dans nos secteurs transports urbain, logistique, maritime

# TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES :

## Un conflit exemplaire qui ouvre des perspectives



Lors de la négociation qui a eu lieu dans les locaux de la Direction Générale du Travail, le 10 mai 2017, la Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT a porté haut et fort les revendications des conductrices et conducteurs de la matière dangereuse.

Les organisations patronales ont entendu les revendications CGT, sans toutefois les écouter ou prendre au sérieux la démarche. Car, à l'issue de la réunion, aucune revendication n'a été satisfaite ni actée. Alors même que ces revendications portent en grande partie sur la sécurité des personnes et des biens.

C'est ainsi que la FNST CGT avec les syndiqué-e-s et salarié-e-s ont décidé que, si aucune proposition concrète n'était mise sur la table par le patronat - au plus tard le 22 mai au soir- les conductrices et conducteurs de la Matière Dangereuse (MD) seront appelés à cesser toute activité, à compter du 26 mai et ce pour une durée indéterminée. C'est ce qui s'est produit dans plusieurs régions.

**Pour rappel, la CGT revendique pour l'ensemble de l'activité «MD» :**

- Une durée journalière de travail maximale de 10 heures,
- Une période de repos hebdomadaire de 45 heures incompressibles,
- Un suivi médical semestriel spécifique,
- Un dispositif individuel de «sûreté sécurité»,
- Une grille de coefficients dédiée «MD»,
- Un taux horaire minimal de 14€/h,
- Un treizième mois conventionnel.

Ce qui était inconcevable pour le gouvernement, les organisations patronales et les autres OS -à savoir engager des négociations sur les revendications portées par la CGT avec les salariés- est devenu possible, mercredi 31 mai, obligeant le gouvernement à faire des propositions. Démonstration, s'il en était encore besoin, que c'est bien par le rapport de force, quand il est construit avec les salariés sur des objectifs revendicatifs clairs, qu'il est possible de faire avancer les revendications pour aller vers la gagne !

Il a été obtenu de réelles avancées pour tous les salariés du secteur lors de cette réunion, notamment en matière de santé et de sécurité au travail, au travers de :

**L'ouverture d'une table ronde, le 16 juin 2017, où seront invités - en plus des acteurs usuels- les donneurs d'ordre qui sont les pétroliers ainsi que la grande distribution, pour évoquer un socle minimum via de nouveaux contrats types,**

**Le 19 juin, un groupe de travail sur les classifications afin d'y insérer les spécificités des métiers, qui établiront les grilles de salaires,**

**Enfin, le 10 juillet, une commission mixte paritaire qui validera l'ensemble du rendu des deux réunions précédentes.**

Lors de cette réunion, il est à déplorer l'attitude des autres organisations syndicales qui ne semblent pas à l'écoute de leurs adhérents, ni des salariés, pourtant nombreux dans ce mouvement.

Nous ne comprenons pas leur posture qui va à l'encontre du progrès social dans la profession. FO est pourtant signataire de l'accord reconnaissance matières dangereuses pour les DOM/TOM.

Sûrement ont-ils un mode de fonctionnement différent du notre qui n'est pas sans rappeler pour certaines centrales leur absence l'année dernière, lors du conflit sur la loi travail.

Là aussi, la CGT avait raison puisqu'en fin d'année nous avons obtenu un décret retirant, de fait, la profession de cette loi régressive notamment sur la rémunération des heures supplémentaires.

La CGT va continuer ce combat et à défendre l'intérêt des salariés pour une convention collective qui réponde aux besoins des salariés et aux besoins de la profession !