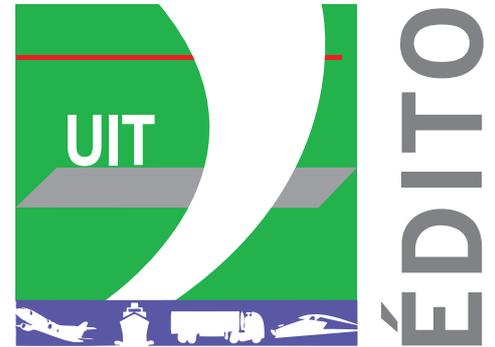


Edito	P 1
Loi d'Orientation des Mobilités	P 2
Etat de l'infrastructure routière.....	P 5
Secteur maritimes	P 9
Formation	P 11



Un conflit social sur les retraites justifié et **majoritaire au sein** **de l'opinion publique**



© Pascale Lallys

Frédéric Le Merrer
Secrétaire général
de l'UIT

Depuis le 5 décembre 2019, la mobilisation contre le projet de réforme par point demeure un sujet central pour les salariés et ils ont raison !

Les salariés de notre secteur d'activité des transports, ne sont pas en reste. Les cheminots et la RATP se sont inscrits dans la grève reconductible par période de 24 heures, ce qui a donné de la visibilité à cette action interprofessionnelle. Mais au-delà de ces deux entreprises, ils sont nombreux les salariés de l'UIT à s'être inscrit dans les temps forts qui ponctuent ce conflit.

Les marins, en cohérence avec les dockers ont régulièrement bloqué les ports, les transports urbains ont fait entendre leur voix durant les temps forts, tous comme les agents des DIR et bien d'autres encore. Les autres professions ne sont pas en reste, notamment ceux de l'énergie, les pompiers, etc.

Ils sont tous animés du même esprit. Un esprit de résistance face à ce gouvernement qui manie le mensonge, la manipulation et la matraque.

Ce Gouvernement n'a qu'un seul but : détruire les conquies sociaux pour le seul compte revanchard du patronat. Ils n'en ont jamais assez. Même les 60 Mds€ qu'ils ont distribués en dividendes aux actionnaires ne leur suffisent pas. Mais quand il s'agit de préserver le capital, on parle de compétitivité des entreprises. Pourtant ce gouvernement est discrédité. Même le Conseil d'Etat condamne ce projet de loi portant sur la réforme des retraites. C'est oublié que les richesses créées dans les entreprises proviennent du travail. Lorsque le PDG

de la SNCF indique à la presse que la grève aura un impact négatif de 900 M€ dans les caisses de l'entreprise, c'est donc que les cheminots sont créateurs de 900M€ de richesses. La vérité est celle-ci ! Il s'agit donc, pour la classe ouvrière, de relever la tête en combattant les idées rétrogrades de ce Gouvernement. Les richesses produites doivent être utilisées pour l'intérêt général et le sens commun, pour les droits sociaux et non pour servir de rente aux actionnaires des entreprises du CAC 40. Ce conflit, toujours en cours à l'écriture de cet édito, prend une autre forme, mais les salariés sont toujours autant déterminés pour aller chercher la gagne. Ils ont encore raison ! Les différents sondages d'opinion se suivent et se ressemblent tous. Ils sont tous défavorables au projet de réforme Macron et soutiennent la lutte engagée par les salariés, la CGT et l'intersyndicale.

Si ce projet de réforme à points fédère les oppositions et les mécontentements, d'autres sujets de préoccupation doivent être discutés et débattus avec les salariés. Les questions du service public, du salaire et de l'égalité salariale, de l'emploi et des conditions de travail sont autant de sujets essentiels à notre quotidien.

Nourrir le débat et construire les revendications sur le lieu de travail, seront les clés du succès pour gagner le rapport de force et les convergences nécessaires à faire retirer le projet du Gouvernement de la réforme des retraites par points. **Cette réforme n'a rien « d'universelle ni d'égalitaire ».** **Chacun l'a compris : l'insincérité est avérée.**

Loi d'Orientation des Mobilités



Alors que le conflit social bat son plein et que les salariés luttent par la grève et les manifestations pour s'opposer au projet de la réforme systémique des retraites, il est paru au Journal Officiel de la République Française le 26 décembre 2019, la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019, d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée par le Président de la République.

Il s'est écoulé plus de deux ans depuis l'ouverture des assises de la mobilité à cette loi. Deux années durant lesquelles 3 ministres de la transition écologique et solidaires se sont succédés. La feuille de route était louable : réduire les émissions de GES, programme pluriannuelle des investissements en infrastructures, gommer les injustices et les inégalités territoriales quant à l'accès aux transports. Bref, une ambition que la CGT a porté dans ces différentes communications et dans les instances de représentation durant tout ce processus (cahier d'acteur, fiches CGT mobilités reprenant nos propositions, etc.).

« Encore des mots, toujours des mots, les mêmes mots, rien que des mots. »

La durée du processus de concertation aurait pu laisser penser à une prise de conscience collective sur les besoins de transports tant voyageurs que marchandises, son organisation, ses différents modes à équilibrer, l'égalité entre et dans les territoires afin de prendre en considération les urgences sociales et environnementales, notamment baisser les émissions de CO2 responsables du réchauffement climatique.

**Le suspens sera de courte durée !
Très vite, c'est la logique de la Start Up
Nation qui sera privilégiée.**



La priorité, c'est le développement et la possibilité de subventionner des plateformes d'autopartage et de covoiturage, le colipostage, c'est le développement sur le véhicule autonome, c'est le développement en free-floating des vélos et des trottinettes, etc.

L'Etat fait appel à une multiplicité d'entreprises Start Up qui n'ont qu'une seule logique, celle de la rentabilité immédiate sur leur unique projet, alors même que les transports ont besoin de planification, de coordination et de complémentarité entre elles.

Une occasion manquée pour tirer un bilan des loi NOTre et Maptam

Cette loi des mobilités aurait également pu être l'occasion de revenir sur les lois NOTre et Maptam qui font la part belle à la concentration de l'activité économique autour des métropoles générant artificialisation des terres agricoles, urbanisation et augmentation des déplacements, ces zones d'activités étant déconnectées des lieux d'habitation. A l'inverse, elle désertifie les territoires ruraux et leur attractivité économique.

Le contenu de la loi est sans appel. Nous l'avons dit et écrit, c'est une mauvaise loi qui ne répond pas à l'urgence climatique, ni aux enjeux sociaux.

L'absence d'une véritable politique publique de transport est préjudiciable à l'intérêt général. Pour la CGT, la priorité doit être, tant pour les voyageurs que les marchandises, d'organiser le transport en complémentarité entre eux et non en concurrence. Un rééquilibrage des différents modes de transports sera la clé de la réussite pour assurer une transition écologique nécessaire et utile. Actuellement, par ce déficit d'alternative, le mode routier représente 90% des déplacements générant congestion routière, hausse des consommations d'énergie, pollutions, accidentologie, etc.

Par ailleurs le rôle de l'État est de s'assurer de l'égalité d'accès des territoires aux différents modes de transports, mais aussi à l'équité entre tous les citoyens à l'accès aux services publics de transports.

L'absence de considération sociale est également éloquente

Tout ce qui pouvait préserver une communauté d'intérêt, un collectif et une organisation de travail est brisé. C'est la casse des statuts des entreprises publiques, c'est la recherche de l'abaissement des règles sociales des personnels avec la mise en concurrence des salariés entre eux dans le cadre de l'ouverture au marché des lignes de bus, du rail, du métro et tramway. C'est le développement des logiques d'auto-entrepreneuriat, de sous-traitance. C'est l'absence de prise en compte, dans la rémunération des personnels, des contraintes liées aux conditions de réalisations des besoins de transports, des compétences aux spécificités liées à la sécurité des circulations et des formations utiles tout au long de la carrière. Bref,

une loi qui s'inscrit dans une logique d'abaissement de coût de réalisation des transports et de dumping social.

Des AOM qui organisent et coordonnent les transports sur leur territoire

Mais pour laquelle les organisations syndicales qui représentent les salariés et qui ont des propositions, tout comme les ONG environnementales, sont absentes au sein des comités de partenaires qui sont prévus pour échanger et proposer notamment l'offre de transport sur leurs territoires. Seuls sont, à ce jour, présents par la loi automatiquement : les politiques, le patronat et les usagers. La région pourra, après délibération, élargir ce seuil de représentation mais seulement au bon vouloir des élus. C'est un déni de démocratie.

Le financement du transport et des infrastructures

Un gouvernement qui préserve les intérêts des libéraux et du patronat en ne les faisant pas payer le juste coût du transport, alors que les camions détériorent plus rapidement les routes que les voitures, alors même que les besoins de transports liés au travail, qu'ils soient de personnes ou de marchandises, représentent 1 déplacement sur 2 du total des mobilités.

On assiste à un véritable jeu de passe-passe du gouvernement. C'est sa marque lorsqu'il s'agit de contourner l'intérêt général ! Ce qu'il donne d'une main, il le reprend de l'autre.

Des investissements dont le montant est programmé pluri-annuellement,

Même s'ils peuvent paraître importants, ils sont en deçà des besoins et de l'état réel de l'infrastructures de transport qu'il soit des routes, du rail, du fluvial ou encore du portuaire.

En son article 1^{er} il indique sa stratégie de programmation des investissements de l'Etat dans les transports en fixant 4 objectifs :

1. Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohérence des territoires ;
2. Renforcer les offres de déplacements du quotidien ;
3. Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de GES ;
4. Améliorer l'efficacité des transports de marchandises.

Pour ce faire, la loi prévoit que l'AFITF sera le guichet unique du programme d'investissement des infrastructures. En sont normalement exclus : le projet du Grand Paris Express, le Tunnel Lyon-Turin, le CDG Express et le Canal Seine Nord Europe. Pour ce dernier projet, l'Etat a récemment arbitré différemment en la faveur d'un financement par l'AFITF. Pourtant, le budget de l'AFITF a été défini à partir du rapport Duron qui fixe 3 scénarios, qui en excluaient les projets cités précédemment. L'Etat a tranché en faveur du scénario dit 2, mais qui ressemble à un scénario situé entre le 1 et le 2.

Selon le rapport annexé à la loi : «les dépenses de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'Etat dans les transports

sur la période 2019-2023 atteindront un total de 13,7 milliards d'euros, financés à partir de niveaux adaptés de recettes affectées par les lois de finances, conformément à la chronique indicative suivante, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027. Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années. Elle suppose la sécurisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles. Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro, par litre, de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports. Elle suppose l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Elle suppose l'affectation à l'AFITF de ressources complémentaires pour atteindre les objectifs de la présente programmation.»

En clair : rien n'est acquis. Ce texte ne se veut pas prescriptif et ne garantit en aucune façon le financement par le guichet unique l'AFITF des investissements en infrastructure.

D'autant que, le Premier ministre a informé les régions qu'il supprimait -à compter de 2021- la ligne budgétaire transport et infrastructure des CPER. Cela ne risque-t-il pas de priver un droit d'intervention des organisations syndicales dans les choix d'investissement à retenir, mais aussi une capacité d'investissement de la région ?

Autre exemple, l'Etat qui compensait la perte financière des AOT lorsqu'il a relevé le seuil du Versement Transport pour les entreprises de 9 à 11 salariés, ce montant qui représentait encore 49M€ en 2019, a décidé de le supprimer dans la loi des finances 2020. C'est l'équivalent du plan pluriannuel prévu sur 7 ans, du financement des pistes cyclables soit en moyenne 50 Md'€ par an.

Pour la CGT, d'autres sources de financement des infrastructures ou de redevance affectée sont possibles

La seule TICPE a rapporté, en 2018, à l'Etat la somme de 32 Mds€. Seul 1Md€ pourrait revenir à l'AFITF alors même que cette taxe est une taxe dite écologique. Elle devrait donc logiquement être utilisée prioritairement à des opérations participant à la transition écologique et donc aux opérations d'infrastructures de transports.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures

L'article 3 précise le rôle du Conseil d'Orientation des Infrastructures. L'organisme pourrait devenir le lieu d'arbitrage des priorités de financement pour le compte du gouvernement.

Il est dit : « Art. L. 1212-1.-I.-Le Conseil d'orientation des infrastructures comprend parmi ses membres trois députés et trois sénateurs. Les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil sont précisés par décret. Le Gouvernement présente chaque année au Parlement, préalablement au débat d'orientation des finances publiques, un rapport sur la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les transports fixés par la présente loi. Ce rapport inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d'investissement dans les infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et cyclables.

La programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les transports fixés par la présente loi fait l'objet d'une première actualisation au plus tard le 30 juin 2023, puis tous les cinq ans.»

Dans l'attente de la publication du décret nous n'extrapolerons pas plus sur le supposé fonctionnement du COI, mais nous pourrions le résumer ainsi : « dites-moi ce que vous voulez, je vous dirai comment vous en passer ».

Dans le débat des infrastructures, celui du ferroviaire

Le rapport Philizot sur l'avenir des « petites lignes », n'est toujours pas rendu public et ne le sera sans doute jamais. Le secrétaire d'Etat aux Transports, M. Djebbari, fait actuellement la tournée des régions pour définir avec elles de l'avenir les concernant. Selon le rapporteur, ce sont potentiellement 9000 km de la catégorie UIC 7 à 9 que cela concerne. Il semble que soit faite la part belle à un transfert de gestion aux régions. Seules pourraient rester dans le giron du réseau ferré national et de SNCF Réseau les lignes qui seraient structurantes avec les « Grandes Lignes ».

L'article 172 de la loi les y encourage. Il leur donne la possibilité de les gérer à la fois sous un régime d'exploitation (régulation et conduite) comme celui de la maintenance. Il y aurait 3 formes de classement :

- Le 1^{er} qui considère que la ligne est essentielle à l'aménagement du territoire et la continuité d'un parcours auquel cas, l'infrastructure reste de la propriété du RFN et est gérée par Réseau SNCF,
- Le 2^e qui fait l'objet d'une convention de gestion entre SNCF Réseau et la région qui décide de gérer directement l'infrastructure non plus par SNCF Réseau mais par un tiers,
- Et le 3^e cas qui concerne les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic qui elles pourront faire l'objet d'un transfert de gestion, auquel cas, la région peut choisir n'importe quel opérateur d'exploitation et de maintenance. Dans ce cas, la partie de ligne sera définitivement incompatible avec le système d'exploitation ferroviaire national. Il pourra y être mis des navettes ferroviaires autonomes, des matériels légers, etc.

Dernière solution, ça n'intéresse personne et la ligne est laissée à l'abandon ou même pourquoi pas mutée pour un autre type de trafic. Certaines personnalités politiques imaginent l'utilisation de l'infrastructure en propre, équipée d'un platelage sur la voie ferrée pour la circulation des camions.

Quels seront les critères qui définiront les lignes qui pourront faire l'objet d'un transfert de gestion ?

A ce stade, elles ne sont pas définies, même si la tournée des régions du secrétaire d'Etat aux transports en est l'objet, afin d'amortir les effets du rapport Philizot. Elles doivent en outre, faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat.

La décentralisation de l'infrastructure ferroviaire emprunte le même chemin que la décentralisation des routes au département. C'est un retour à une balkanisation du réseau ferroviaire dont il est question. C'est ce qui a conduit à la création de la SNCF en 1938. Finalement l'Etat préfère apporter des subventions publiques pour les opérateurs privés au détriment de la SNCF. Des régions en sont arrivées à souhaiter la gestion de l'infrastructure ferroviaire sur leur territoire, c'est uniquement de la responsabilité de l'Etat qui n'a pas modernisé le réseau dans son ensemble.

Une nouvelle positive qui provient du Conseil Constitutionnel

Il a censuré partiellement dans sa décision du 20 décembre, un article évoquant les dispositions spécifiques à la mise en relation de travailleurs ayant recours aux plateformes pour exercer une activité de conduite (uber, uber-eat, etc.). Il prévoyait une charte de « bonne conduite » dite de responsabilités sociales entre les plateformes et les autoentrepreneurs.

Cette charte avait pour ambition d'affirmer qu'il n'existe pas de lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs. Or, le Conseil Constitutionnel, à rappelé qu'il incombe au législateur d'exercer pleinement la compétence que lui confie la constitution. C'est ainsi que si, en principe, les travailleurs en relation avec une plateforme ayant établi une charte exercent leur activité de manière indépendante dans le cadre de la relation commerciale nouée avec elle, il appartient au juge, conformément au Code du travail, de requalifier cette relation en contrat de travail lorsqu'elle se caractérise en réalité par l'existence d'un lien de subordination juridique. Les dispositions contestées visaient à faire échec à cette requalification lorsqu'elle repose sur le respect d'engagements pris par la plateforme et que la charte a été homologuée. C'est une décision importante pour les travailleurs.

Nous sommes loin d'avoir abordé le décryptage définitif de la Loi d'Orientation des Mobilités et nous aurons l'occasion d'y revenir dans les prochains numéros du bulletin en y abordant d'autres articles structurant pour la filière transport.

C'est une loi qui doit faire l'objet, pour les prochains 24 mois, de nombreuses ordonnances et décrets qui en définiront des contenus stabilisés. Il est à craindre que la voie de libéralisation des transports et des infrastructures se poursuive et que la casse des services de l'Etat ou des entreprises nationales suive également le même chemin. Dans cette loi qui fait la part belle à toujours plus de libéralisation du transport et à la Start Up Nation.

Pont de Mirepoix, Quelle réalité derrière cette nouvelle catastrophe?

Septembre 2018, l'UIT CGT titrait : Le drame de Gênes peut-il arriver en France ? Mauvais état des ouvrages.

Cet article du Bulletin UIT 96 ne faisait que traduire les inquiétudes de nos camarades intervenant dans le domaine routier national ou territorial qui constatent de visu, depuis des années, la dégradation du patrimoine routier et à plus forte raison des ouvrages qui le composent. Cette inquiétude a été confirmée par plusieurs rapports mais aussi malheureusement par plusieurs drames.

mai 2018 : pont de Gennevilliers, géré par la DIR, une partie du mur de soutènement de l'autoroute A15 s'effondre. Le viaduc est fermé en urgence dans le sens province- Paris.



Juin 2018 : un rapport d'audit sur le réseau national non concédé remis à la ministre des transports par deux sociétés suisses, Nibux et IMDM pointe le mauvais état d'une partie des ouvrages, réparés en moyenne que tous les 22 ans, 30 % d'entre eux nécessitant de grosses réparations et pour 7 % des cas, présentant à terme un risque d'effondrement. Mais surtout, si les budgets restent constants, dans 20 ans 62% des routes seront fortement dégradées et 6% des ponts « hors services ».

14 Août 2018 : Pont de Gênes 43 morts. Un pont d'un grand axe autoroutier s'effondre en Italie. Ce drame dans un pays européen alerte l'opinion publique sur l'état des ouvrages d'art.



26 juin 2019 : une mission d'information du Sénat mise en place après l'effondrement du pont de Gênes rend un rapport intitulé : «Sécurité des ponts : éviter un drame». Cette mission d'information sénatoriale sur la sécurité des ponts dresse des constats alarmants :

- le nombre exact de ponts routiers en France n'est pas connu, en l'absence d'un recensement exhaustif des ponts gérés par les collectivités territoriales ;
- au moins 25 000 ponts sont en mauvais état structurel et posent des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers (7 % des ponts de l'État, 8,5 % des ponts des départements, et probablement 18 à 20 % des ponts des communes et de leurs groupements) ;
- résultat d'une politique centrée sur le traitement des ponts les plus dégradés, le nombre de ponts nécessitant un entretien important, sous peine de dégradation, ou présentant des défauts a fortement augmenté sur les dix dernières années ;
- cette dégradation s'explique par le vieillissement du patrimoine : en particulier, 2 800 ponts gérés par l'État, construits dans l'après-guerre, arriveront en «fin de vie» dans les années à venir et nécessiteront des moyens importants de remise en état ;
- elle s'explique également par un sous-investissement chronique dans l'entretien de ce patrimoine et par les insuffisances de l'action publique ;
- le problème est plus inquiétant encore s'agissant des communes et des intercommunalités qui, pour certaines, méconnaissent l'état de leurs ponts voire parfois leur nombre, ne sont pas équipées pour en assurer la gestion et se heurtent à d'importantes difficultés financières pour les entretenir.



Le rapport estime le nombre de ponts routiers en France entre 200 000 et 250 000. 50% appartiennent aux départements, 40% aux communes, 10% à l'Etat.

19 novembre 2019 : Mirepoix-sur-Tarn : Un pont suspendu qui enjambe la rivière Tarn s'effondre : 2 personnes sont décédées.



24 novembre 2019
Une portion de viaduc autoroutier sur l'autoroute A6 s'est effondrée dimanche dans le nord de l'Italie. Aucune victime à déplorer.



Patrimoine public- Service public

CEREMA

Créé le 1^{er} janvier 2014, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement dont le siège est situé à Bron est un établissement public administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires. Le CEREMA développe des relations étroites avec les collectivités territoriales présentes dans ses instances de gouvernance.

Surveillance des ouvrages d'art :

Pour la gestion des ouvrages d'art, le CEREMA utilise les Instructions Techniques pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art (ITSEO) et la méthode IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Art). Cette méthode IQOA a été déclinée pour les ponts, les murs de soutènement et les tranchées couvertes notamment.

Il est fait appel aux groupes Ouvrages d'Art du CEREMA pour réaliser les inspections détaillées périodiques des ponts (la périodicité de retour étant en moyenne de 6 ans).

Les PGOA sont chargés de collecter l'ensemble des données de surveillance, qui débouchent bien entendu sur des opérations d'entretien courant, d'entretien spécialisé, de réhabilitation, exceptionnellement de démolition.

Réduction des effectifs au CEREMA

Les effectifs du CEREMA: - 385 emplois en 5 ans [2 979 (2016) à 2 594(2020)].

Baisse systématique de la Subvention de Charge de Service Public de l'Etat (SCSP)

Les capacités d'expertise technique du CEREMA au service de l'Etat et des collectivités territoriales dans plusieurs domaines et politiques publiques pourtant prioritaires, sont désormais gravement en cause.

Pour la CGT, les ouvrages d'art comme les infrastructures sont des biens communs qui relèvent de l'intérêt général et répondent à des enjeux sociétaux, économiques et environnementaux. Pour ces raisons fondamentales, ils ne doivent pas rentrer dans le secteur marchand et relever du service public avec une gestion publique par des agents publics.

La CGT n'a cessé de dénoncer des politiques visant à réduire les moyens du service public. Les orientations ultra-libérales depuis des années, sous couvert de maîtrise et de réduction de l'endettement public, ne permettent plus d'assurer un entretien permanent pour conserver en état ce patrimoine indispensable aux voies de communication.

A l'image de la politique ferroviaire axée sur une logique commerciale qui a fortement contribué à l'abandon des réseaux secondaires, le réseau routier prend la même direction.

Tout le monde le sait, tout le monde le dénonce mais la politique du Gouvernement reste invariable : il faut se débarrasser des routes qui coûtent cher et pour cela deux solutions : privatiser ou décentraliser.

Privatiser : les sociétés concessionnaires sont à l'affût pour prendre des concessions supplémentaires ou contractualiser l'entretien d'autres réseaux. Tout cela pour conforter la situation de rente qui engendre des profits colossaux pour leurs actionnaires.

ANCT

En 2020, création de l'ANCT (agence nationale de cohésion des territoires) (327 emplois) par transferts sans aucune création d'emploi.

Au nom du besoin d'ingénierie publique au service des projets de territoire des collectivités, cette nouvelle Agence devra conventionner avec plusieurs établissements publics (dont le CEREMA), afin qu'ils mettent à sa disposition des moyens humains et financiers.

Budget de l'ANCT : seulement 50 millions d'€ pour 2020 dont près de la moitié en fonctionnement. Les moyens de l'ANCT seront prélevés sur les moyens du CEREMA, mais aussi de l'ADEME, de l'ANAH, de l'ANRU et de la Caisse Des Dépôts.

Décentraliser : c'est transférer les compétences routières vers des collectivités territoriales sans leur en donner les moyens de les entretenir. Collectivités (Départements et communes) gèrent déjà 98% du million de kilomètres que constitue le réseau routier français et plus de 90% des ponts routiers français.

Pour les ouvrages d'art, tous les signaux sont au rouge, le rapport de la commission sénatoriale préconise :

1. un « plan Marshall » pour les ponts visant à porter le montant des moyens consacrés par l'État à l'entretien de ses ouvrages d'art à 120 millions d'€ par an dès

2020 et à créer un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 130 millions d'euros par an pendant dix ans, soit 1,3 milliard d'€ au total ;

2. Sortir d'une culture de l'urgence au profit d'une gestion patrimoniale des ponts en créant des outils pour améliorer la connaissance et le suivi des ponts, et en investissant davantage dans les actions préventives à travers la mise en place d'une programmation pluriannuelle des travaux ;
3. Apporter une offre d'ingénierie aux collectivités territoriales en aidant les petites collectivités à définir des procédures adaptées de surveillance et d'entretien de leurs ponts, en recréant une ingénierie territoriale accessible, et en favorisant la mutualisation de la gestion des ponts au niveau départemental ou intercommunal.

Pour éviter d'autres catastrophes, c'est indéniable, il faudra régénérer notre réseau routier et ses ouvrages d'art.

C'est d'autant plus vrai que de nombreux ouvrages datent de l'après guerre et se retrouvent en fin de vie.

Des moyens pour le service public

Le gouvernement suite à la catastrophe de Mirepoix annonce que le budget d'entretien des ponts du réseau routier national non concédé sera porté de 70 millions d'€ en 2019 à 79 millions d'€ en 2020 en visant 129 millions d'€ en 2026, conformément aux recommandations d'un audit externe réalisé en 2018.

Nous sommes bien en deçà des 120 millions d'€ par an préconisés dès 2020 par la commission sénatoriale et des 1,3 milliard d'€ sur 10 ans pour les collectivités territoriales.

Mais l'Etat n'a plus les effectifs nécessaires, il va recourir à la sous-traitance ! Encore une privatisation déguisée pour le plus grand bien des actionnaires !

23 grands ponts* routiers nécessitent des travaux



A16 – Viaduc d'Echinghen

A16 – Viaduc de Quehen

A16 – Viaduc du Scardon

A29 – Viaduc de la Bresle

N814 – Viaduc de Calix

Nantes ○ A87 – Viaduc du Layon

2 ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite une intervention urgente

21 ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation sans caractère d'urgence

A75 – Viaduc de la Violette

A64 – Viaduc de l'Arrêt-Darré

A9 – Viaduc de Calcine

A55 – Viaduc de Caronte

A9 – Viaduc des Pox

A13 – Viaduc de Guerville

PARIS

A13

Viaduc de Saint-Cloud

A3 – Viaduc à Noisy-le-Sec

A1 – Viaduc de la Somme

A26

Viaduc de l'Oise

N52 Viaduc de Rombas

Strasbourg ○

PARIS

Clermont-Ferrand

Lyon

A7 – Rhône (x2)

Bordeaux

A9 – Gardon

A7 – Viaduc de la Durance

A7 – Viaducs du Boulevard National et du Bd de Strasbourg (Marseille)

* Ponts de plus de 7 000 m² (recensés fin 2017)
Source : ministère des Transports (26 sept. 2018)



Le financement du service public devrait être en principe assuré par la fiscalité. Mais force est de constater que la fiscalité sert plus à soutenir l'économie et le capital des grandes entreprises (qui en font profiter directement leurs actionnaires) que le service public :

- 51 milliards d'€ de dividendes reversés aux actionnaires au deuxième trimestre 2019.
- Le Crédit Impôts Compétitivité Emploi (CICE) représente à lui seul plus de 100 milliards ces dernières années, véritable chèque en blanc adressé aux grandes entreprises sans pouvoir en mesurer les conséquences sur l'économie et l'emploi !

Cela donne une idée des masses financières captées par le secteur privé qui auraient pu être affectées au service public. Cela montre aussi que les ambitions gouvernementales semblent bien dérisoires pour régénérer ou ne serait ce qu'entretenir le patrimoine routier et ses ouvrages d'art. Laisser les collectivités territoriales se débrouiller avec leurs ouvrages d'art est irresponsable et irréaliste !

Pour la CGT, il y a urgence à sauver notre patrimoine mais pour cela il faut que l'Etat et le Gouvernement prennent leurs responsabilités et s'en donnent les moyens. Il faut sortir de la logique de l'urgence et avoir une politique d'investissement sur le long terme permettant de remettre en état les routes et les ouvrages d'art.

Un état des lieux et un diagnostic précis s'imposent mais il faut :

- donner des moyens supplémentaires pour les services d'ingénierie routière et d'expertise des DIR, ceux des conseils départementaux, avec l'expertise technique du CEREMA à renforcer d'urgence ;
- faire en sorte que l'ANCT puisse remplir son rôle auprès des collectivités territoriales en lui octroyant des moyens humains et financiers!

Cet état des lieux doit tenir compte de l'évolution du trafic poids lourds qui contribue fortement à l'usure et la détérioration des infrastructures.

L'État doit garder la gouvernance de l'ensemble du réseau routier (national et territorial). Il doit en garder le contrôle

et la responsabilité en se dotant d'une organisation et d'une gestion homogène sur l'ensemble du réseau routier.

La France doit se donner les moyens pour régénérer, entretenir son réseau routier et ses ouvrages d'art.

Des solutions existent :

- Redistribuer la richesse et renationaliser les autoroutes. Les profits réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes doivent fortement contribuer à l'entretien, au développement de l'ensemble du réseau routier et des ouvrages d'art
- Développer d'autres modes de transports alternatifs au transport routier, moins émetteurs de gaz à effet de serre dans une approche multimodale ;
- Faire contribuer tous ceux qui détériorent les réseaux routiers et ses infrastructures qui ont été financés par les impôts (donneurs d'ordre, organisateurs de transport) au véritable coût du transport et à l'usure des infrastructures par une écotaxe intégrant les coûts externes et sociaux supportés par la collectivité avec la création d'une vraie redevance nationale sur la circulation des poids lourds (PL) et les camionnettes (VUL) pour assurer un financement sérieux en milliards d'euros ;
- Arrêter les processus de privatisation et de décentralisation de nouvelles routes nationales ;
- L'arrêt des Partenariats Public-Privé, véritable gabegie financière en termes de gestion publique ;
- Affecter des montants significatifs de la taxe sur les carburants pour le financement des infrastructures, TIPCE, Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques qui a rapporté 34 milliards ;
- L'arrêt des remboursements d'exonération de TICPE aux entreprises de transports (1Md en 2018, 3Mds en 2021) ;
- En créant un Pôle financier public qui reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général. Ce pôle financier agissant comme un organisme bancaire permettrait une politique d'investissement à long terme sans avoir recours aux marchés financiers.

La CGT revendique un véritable service public routier sous maîtrise publique avec des agents publics sous statut, pour assurer au quotidien l'entretien du patrimoine routier.

Sécurité maritime, lutttes contre les pollutions, sécurité des personnels des transports et de la manutention



Il y a urgence à plus de contrôle pour stopper la recrudescence d'incendies sur les navires porte-conteneurs.

Selon une enquête couvrant 102 pays et réalisée par le groupe d'assurances Allianz -fin 2019- pour le transport maritime et la marine, les principaux risques identifiés sont le feu et l'explosion. Viennent ensuite les catastrophes naturelles.

Il est facilement compréhensible que des assureurs placent ces deux facteurs en tête de cette enquête. Depuis plusieurs années, de nombreux cas d'incendies de containers sur des navires Porte-container sont déclarés. Ils ont entraîné la mort de plusieurs marins, la perte totale de navires et de leurs cargaisons contenues dans chacun des containers. Enfin, les pollutions maritimes, les conséquences qu'elles génèrent sur l'écosystème maritime que ce soit au large des côtes ou proche des côtes sont dramatiques pour l'équilibre naturelle des océans et du littoral.

Selon un article publié en 2018 par le Through Transport Club, des incendies de containers comportant des cargaisons dangereuses pourraient se produire chaque semaine sur les navires et les statistiques officielles indiquent qu'en moyenne tous les 60 jours se produit un incendie violent et conséquent sur les portes-containers. C'est inadmissible et les autorités internationales doivent prendre des mesures drastiques pour stopper ce phénomène.

Plusieurs exemples de situations dangereuses pour les marins, les salariés et l'environnement

Selon les inspections des containers du transport maritime effectuées par le National Cargo Bureau (NCB), dont le siège est aux États-Unis, ils ont révélé un nombre important de containers contenant des marchandises mal déclarées et mal emballées.

A la suite d'incidents tels que l'incendie en 2018 du Maersk Honam -de 15 262 TEU- qui n'a pu être maîtrisé par les marins et qui a causé la mort de cinq membres d'équipage, le NCB - qui inspecte normalement les containers d'exportation ou d'importation au départ ou à l'arrivée des États-Unis - a inspecté un échantillon de containers.

Sur les 500 containers inspectés, 55 % ont échoué avec une ou plusieurs lacunes :

- 69 % des containers d'importation contenant des marchandises dangereuses ont échoué ;
- 38 % des containers contenant des marchandises dangereuses exportées ont échoué.

Parmi les containers d'importation contenant des marchandises dangereuses :

- 44 % avaient des problèmes d'arrimage de la cargaison ;
- 39 % avaient un affichage incorrect ;
- 8 % avaient une déclaration erronée de cargaison.

Parmi les containers d'exportation contenant des marchandises dangereuses :

- 25 % avaient des problèmes d'arrimage ;
- 15 % étaient mal placardés ;
- 5 % avaient été mal déclarés.

Bon nombre des containers d'importation ciblés présentant des problèmes provenaient d'Extrême-Orient ; d'autres venaient d'Amérique du Sud.

D'autres incendies de porte-containers en mer (Yantian Express, APL Le Havre, Vancouver, etc.) ou encore l'incendie d'un porte-container dans un port Thaïlandais, en 2019, ont provoqué de nombreux blessés souvent liés à des intoxications générées par le dégagement de fumées toxiques. Elles ont toutes pour origine des cargaisons mal emballées, mal déclarées ou mal arrimées.

Il y a urgence à agir dans un secteur des transports maritimes international totalement libéralisé, qui n'est absolument pas protecteur pour les marins et l'environnement

La convention SOLAS⁽¹⁾ de 1974 abordait déjà le transport et de la manutention des containers dans une optique de sécurité de la navigation. Mais, aujourd'hui, la recrudescence de risques pour les personnels, des pertes de containers et la prise en compte du risque environnemental qui s'y attache, confèrent une place centrale à cette question. Malheureusement et malgré plusieurs amendements tendant à mieux assurer les contrôles des cargaisons ou de l'arrimage des containers, ces règles sont si peu contraignantes qu'elles n'ont pas permis d'infléchir le nombre de chutes de containers, ni les incendies liés le plus souvent aux cargaisons de matières ou de produits dangereux.

Armateurs et chargeurs se rejettent la responsabilité

La filière des transports, le maritime en particulier, est fortement balkanisée et internationalisée. Ainsi, chaque acteur dans la chaîne de transports et de la supply-chain est à la recherche de gain de productivité afin de dégager des marges financières toujours de plus en plus importantes, dans un secteur où la course au gigantisme des navires n'a plus aucune limite.

Pour illustrer le propos, le dernier né des navires de la flotte appartenant à la CMA CGM « Antoine de Saint Exupéry » : si l'on aligne l'ensemble des containers qu'il est en mesure de transporter, cela représenterait l'équivalent de 123KM de containers en continu soit la distance qui sépare la ville de Paris à celle d'Orléans.

Les armateurs, afin d'endiguer la répétition d'incendie, imposent des amendes aux chargeurs pour toute cargaison mal déclarée.

Si ces annonces montrent que les armateurs veulent à tout prix diminuer le risque d'avoir à endosser, même en partie, les aléas des énormes coûts des sauvetages, des éventuelles victimes au sein de leur équipages, des pertes

de cargaisons, engendrés par ces sinistres, cela ne veut pas dire pour autant qu'ils exigent plus de préventions, de procédures et surtout plus de contrôles des cargaisons ou des conditions de sécurité des chargements des containers à l'échelle internationale, européenne ou française de toute la chaîne de transports.

La sécurité des personnes, des biens ou encore les enjeux environnementaux valent bien plus que leur profits.

La CGT ne peut accepter cette insécurité permanente en l'absence de règles de contrôle systématique et contraignante. Elle est dangereuse pour chacun des acteurs du transport et de la logistique, qu'il soit marin, docker, salarié des ports, mais elle est également dangereuse pour toute la chaîne de transports qui suit avant ou après le chargement ou le déchargement des marchandises sur les ports, pour les routiers, les cheminots, les manutentionnaires et les populations environnantes des ports.

La CGT exige que la représentation française à l'OMI aborde les problèmes de sécurité sociale et environnementale générés par le manque de contrôle des containers et de leurs cargaisons (contenance, mélange de produits incompatibles, affichage, fixations des contenus, sous déclaration, etc.). Il doit être décidé des mesures drastiques de contrôle et de prévention afin de stopper la répétition des incendies sur les porte-containers et les conséquences qu'il génère.

(1) La Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. C'est aux États du pavillon qu'il incombe de veiller à ce que les navires battant leur pavillon en respectent les prescriptions, et un certain nombre de certificats sont délivrés pour en attester. Les dispositions relatives au contrôle permettent en outre aux Gouvernements contractants d'inspecter les navires d'autres États contractants s'il y a de bonnes raisons de penser que le navire et son équipement ne correspondent pas pour l'essentiel aux prescriptions de la Convention : cette procédure est connue sous le nom de contrôle des navires par l'État du port. La Convention SOLAS actuellement en vigueur inclut des articles qui énoncent les obligations générales, la procédure d'amendement et d'autres dispositions, suivis d'une annexe divisée en 14 chapitres.



FORMATION TRANSPORTS / UIT 2020 : NÉCESSAIRE, UTILE POUR ARMER NOS MILITANTS !

La CGT porte la conception d'une politique de transport multimodale intégrée avec un report modal de la route vers les transports alternatifs (fer, fleuve et mer).

La reconquête d'un service public de qualité accessible à tous et prenant en compte les obligations sociales et environnementales fortes au profit des salariés du transport et des usagers, apparaît ainsi comme une priorité.

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

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

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

1^{er} module de 3 jours : du lundi 04 mai 2020 au mercredi 06 mai 2020.

2^e module de 5 jours : du lundi 21 septembre 2020 au vendredi 25 septembre 2020.

Ils se déroulent au centre de formation CGT de Courcelle.

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

Cette formation a pour but de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté, dans un contexte de profondes mutations.

A partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

Elle est donc nécessaire pour armer nos militants dans le cadre de leur activité syndicale et de leur mandat professionnel, CESER, etc.

C'est pourquoi, elle doit être appréhendée comme un axe prioritaire par nos structures CGT. Concevoir la formation comme un acte militant lui confère un caractère indispensable à l'accomplissement de nos responsabilités dans l'organisation syndicale.

Il est de la responsabilité des fédérations concernées d'intégrer le stage transports de l'UIT dans leur plan de formation et d'impulser la participation des militants concernés. Dès à présent, faites-nous remonter les inscriptions de vos fédérations pour la session 2020 !

BULLETIN D'INSCRIPTION FORMATION 2020

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 :

Par mail : form-synd@cgt.fr Tél : 01 55 82 81 48 **ET** à uit@cgt.fr , Tél : 01 55 82 80 47

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

AÉROPORTS DE PARIS



LE RÉFÉRENDUM : PREMIÈRE ESCALE POUR LA DEMOCRATIE

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



Rédaction : Union Interfédérale des Transports CGT - Directeur de la publication Frédéric Le Merrer - CPPAP : 1220 S 06 709 - N° 102 - 1^{er} trimestre 2020
Conception maquette Fédération CGT des cheminots - Impression : Rivet - Photos : Pascale Lalys, DR.
263, rue de Paris-case 571- 93515 Montreuil cedex - Tél : 01 55 82 80 47 - Fax : 01 55 82 80 49 - Courriel : uit@cgt.fr