

Edito .....	P 1
Les propositions de la CGT pour répondre aux enjeux .....	P 2 à 5
Privatisation du Réseau Routier National .....	P 6 à 7
Secteur Aérien, un enjeu de service public .....	P 8 à 13
Fret Ferroviaire, un enjeu de service public .....	P 14 à 17
Secteur Maritime, relancer le cabotage national .....	P 18 à 19
La CGT enclenche la bataille de l'internalisation de l'activité ....	P 20 à 21
Formation 2021 : l'outil essentiel et indispensable .....	P 22 à 23
Syndiquez-vous.....	P 24



## Plan de relance ou plan de sauvegarde du système libéral !



Frédéric LE MERRER

Secrétaire général  
de l'UIT

Le plan de relance, qui a été présenté le 3 septembre dernier, pourrait donner le vertige à chacun d'entre nous. En effet, 100 milliards d'€ pour relancer l'économie et l'industrie, qui s'inscrivent dans une logique de transition écologique, c'est enfin un Gouvernement qui donne le sentiment d'agir pour l'intérêt général et les équilibres sociaux.

Une fois les effets d'annonces savamment orchestrés par les services de communication du président de la République et du Gouvernement, ce plan de relance ne marque pas de rupture avec les politiques économiques libérales du passé. Pourtant, c'est ce modèle libéral, qui s'est accentué durant les années 90, qui porte la casse des droits sociaux ou encore la hausse interrompue des émissions de GES.

**Le capital, toujours plus animé par la recherche maximale du profit dans un but d'engraisser le versement de dividendes aux actionnaires, a privilégié ses seuls intérêts au détriment de l'intérêt général, des enjeux sociaux et environnementaux.**

Déjà, les mesures d'urgence accordées par l'État, de mars à fin juin 2020, représentent 470 Mds€ d'argent public pour les entreprises (prêts garantis par l'État, exonérations et reports de cotisations, chômage partiel, etc.). Si elles ont été un amortisseur économique et social, ces aides publiques n'étaient soumises à aucune conditionnalité en matière d'emploi et de rémunération. Bien au contraire, ce sont des plans de licenciements ou des plans de compétitivité qui ont été présentés aux salariés, voire les deux à la fois. Pour la CGT, il aurait fallu marquer une rupture avec les politiques économiques du passé. Elles sont responsables des inégalités sociales en France et

à travers le monde ainsi que de la montée des populistes et de l'extrême droite.

Dans les transports, il est programmé une enveloppe de 10 Mds€ sur les 3 prochaines années. Il est encore prématuré de l'affirmer, mais ce budget transports et infrastructures vient-il s'ajouter aux mesures financières, que nous jugions déjà insuffisantes, inscrites dans la Loi d'Orientation des Mobilités (13 Mds€ sur 5 ans) ? Si tel n'est pas le cas, nous serions confrontés à des mesures économiques de « perlimpinpin ».

Dans le secteur du ferroviaire, les mesures visant au développement des trains de nuit et du Fret ou encore des « petites lignes », viennent-elles renforcer la puissance publique et la SNCF ou au contraire viennent-elles encourager la balkanisation du réseau ferré et le développement de la concurrence par la multiplication des opérateurs ferroviaires privés ?

Autant de questions qu'il nous faudra juger sur pièce.

À la fin du mois de septembre, le Projet de Loi des Finances sera présenté en Conseil des Ministres puis sera débattu et voté par le Parlement. Il sera temps de constater les sources de financement. Le Ministre des Transports évoque, pour financer le réseau ferroviaire, la possible cession d'actifs de la SNCF, en clair un autofinancement.

**Dans ce contexte, la CGT met à disposition de tous ceux qui s'inscrivent dans une logique de progrès économique, social et environnemental, un véritable plan de transformation et de rupture. Il s'agit d'en débattre avec les salariés dans les entreprises et d'agir, le 17 septembre prochain dans le cadre de la journée d'action interprofessionnelle.**

# Les propositions CGT pour un financement des transports à la hauteur des enjeux



## Une maîtrise publique impérieuse du financement des transports

La crise sanitaire a démontré au moins deux choses : l'impréparation des pouvoirs publics pour faire rapidement face à la situation et la nécessité stratégique de moyens de transports efficaces au service de l'intérêt général. Acheminement des marchandises de première nécessité, contrôle des flux de transport de voyageurs, transfert de malades de la covid-19 entre régions, transport de maté-

riels médicaux avec besoin de sécurisation notamment pour les masques, les transports ont joué un rôle déterminant lors de la crise sanitaire. Le Gouvernement a pu se reposer notamment sur des entreprises où la maîtrise publique est encore forte (SNCF, RATP, Air France, transports urbains en territoires...). Mais demain ?

Si l'on en croit les orientations prises depuis le déconfinement, le Gouvernement n'a pas tiré les bonnes leçons de ce tragique épisode pandémique. Ainsi, plutôt que d'orienter les financements et de planifier, il abreuve les

entreprises de milliards d'euros sans remise en cause des stratégies industrielles, sans engagement sur le maintien de l'emploi et des compétences et sans véritable considération sur l'impact écologique des aides.

Le financement des transports quant à lui, constitue bien un enjeu décisif pour construire l'avenir: réponses aux besoins, maillage territorial, enjeux environnementaux, capacité de résilience face à de potentielles autres crises...

## Elaboration du Projet de Loi de finances 2021 : qui va payer la note ?

L'élaboration du Projet de Loi de finances (PLF) pour l'année 2021 s'effectue dans des circonstances particulières dues à la crise sanitaire et au remaniement ministériel. Il pourrait éventuellement y avoir quelques impacts financiers de la crise sur la réalisation du budget 2020 pouvant se reporter sur le budget 2021 par suite de plusieurs plans rectificatifs.

Les différents budgets liés au transport s'établiront à partir des plafonds fixés à l'été 2020 sans nouvelle trajectoire pluriannuelle post promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Ce plan prévoit un budget de 2,7 milliards d'€ sur les 13,7 affectés pour la période 2019-2023. Cela étant, l'exercice 2021 devra prendre en compte de possibles crédits budgétaires dans le cadre du plan de relance et éventuellement une contribution (largement insuffisante) liée aux mesures de conversions écologiques issues de la convention citoyenne sur le climat. (15 milliards d'euros sur deux ans). Il est évoqué un « plan de relance de 100 milliards affectés pour partie dans les secteurs de l'industrie, du transport et de la transition écologique.

Les ministères devront présenter deux budgets en un: celui relevant des dépenses « ordinaires » et celui relevant d'actions de relance. Par ailleurs, une demande explicite de suppression, fusion ou nouvelle budgétisation de taxes à faible rendement est demandée pour chaque périmètre. A noter également qu'en 2021, la ligne budgétaire « transports et infrastructures » disparaît des Contrats de Plan Etat/Régions (CPER).

Selon le calendrier prévisionnel, les lettres plafonds devaient être envoyées aux ministères à la mi-juillet après une réunion interministérielle d'arbitrage.

Enfin, le PLF 2021 devrait inaugurer la mise en œuvre d'une « budgétisation verte ». Celle-ci instaurerait une cotation des dépenses et des mesures fiscales en fonction de leur compatibilité avec différents objectifs environnementaux (notes allant de -1 à +3). Une belle opération de greenwashing!

Mais, le grand risque de ce PLF, c'est celui d'un renforcement des mesures d'austérité post crise sanitaire pour les contribuables et les usagers afin de financer les plans de relance avec investissements publics sans contrepartie pour les entreprises, d'autant que certaines sources de financement basées sur la consommation, auront été fortement impactées par la crise sanitaire (TICPE, taxe sur les billets d'avion et les amendes radar qui constituent des sources importantes de financement de l'AFITF).



## Des propositions CGT plus que jamais d'actualité

Dans ce contexte, les propositions revendicatives CGT d'avant COVID sur le financement et l'organisation des transports ont toute leur pertinence, que ce soit pour répondre aux besoins quotidiens ou pour anticiper et faire face à d'autres crises. Elles reposent sur plusieurs grands principes que sont la maîtrise publique, la complémentarité des modes et un élargissement de l'assiette de contribution de celui qui profite en premier lieu des transports: le capital.

### Les principales propositions CGT :

- Des choix d'investissements publics pour un maillage multimodal sur tout le territoire et pour une politique d'industrialisation répondant aux besoins sociaux et environnementaux.
- Un service public au centre des enjeux transports et infrastructures, sous contrôle et maîtrise publics, accessible et au service de tous.
- L'évaluation des politiques publiques en matière de transport et le contrôle de l'utilisation des fonds publics, l'arrêt des partenariats public-privé, la renationalisation des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA), le refus de la privatisation des routes nationales.
- Des transports collectifs attractifs et plus accessibles. Cela passe par des financements publics (investissements et exploitation) pour améliorer leur qualité et leur fréquence l'application de la prise en charge domicile/travail par toutes les entreprises avec paiement du Versement Mobilités (VM) dès le 1<sup>er</sup> salarié au bénéfice des régions et son augmentation, un financement de l'exploitation des transports collectifs par la puissance publique pour des tarifs modérés avec une baisse de la TVA à 5,5 %.
- La reprise totale de la dette de la SNCF par l'État avec la création d'une caisse d'amortissement.
- La création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds à hauteur des coûts externes pour la mise à niveau des infrastructures et l'opposition à des péages « à la carte », urbains et non urbains, sur les voies particulières.
- L'instauration d'une tarification sociale obligatoire pour les entreprises qui tirent les gros bénéfices des transports (grande distribution, chargeurs, grosses industries, etc.) et la suppression de leurs exonérations fiscales, une hausse de la taxe sur les bureaux et les centres commerciaux...
- L'affectation de 25 milliards d'euros annuels de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits éner-



gétiques) pour le financement des infrastructures de tous les transports (routes, ferroviaire, voies navigables, ports, aéroports...).

- La création d'un pôle financier public de transport de voyageurs et de marchandises au service de l'intérêt général pour donner la priorité à l'emploi, répondre aux besoins des usagers, à la préservation de l'environnement et non à la recherche de la rentabilité des capitaux. Il 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.

### Tous mobilisés pour gagner la bataille des idées !

Malgré ses annonces, le Gouvernement n'a pas l'intention de changer son logiciel de financement. Il veut continuer d'abreuver le système marchand de moyens budgétaires pour relancer « coûte que coûte » la machine à profits capitaliste, sans stratégie industrielle et écologique de long terme et sans prise en compte des besoins réels. Combiné à un recours plus grand aux « lois du marché », les conséquences pourraient s'avérer désastreuses pour de nombreux secteurs, notamment celui des transports.

Il nous faut donc, dès maintenant, mettre en avant nos propositions CGT de financement des transports pour peser sur les arbitrages ministériels qui se feront à la rentrée. Nationalement et localement, dans nos secteurs respectifs, auprès des syndiqués et des salariés, des élus locaux, des usagers, de certaines associations, auprès des députés et des sénateurs. Portons notre revendication d'un Pôle Public de Transport Public de Voyageurs et de Marchandises et organisons le rapport de force pour la mobilisation des salariés et des citoyens !

### Zoom sur le pôle financier public de transport de Voyageurs et marchandises

L'enjeu est de replacer le service public comme élément central de la réponse aux besoins en sortant les transports des règles du marché. Les Autorités Organisatrices doivent se doter d'un outil pour donner priorité aux besoins sociaux dans une cohérence nationale, avec une approche multimodale concrétisant la complémentarité des modes.

L'objectif revendicatif est d'annihiler la concurrence entre les opérateurs, entre les salariés et entre les territoires entraînant dumping social et fiscal. Nous voulons concrétiser et pérenniser ce droit avec une égalité de traitement en tout point du territoire.

Le système des transports doit être placé sous maîtrise publique pour imposer de réelles coopérations, y compris multimodales, mutualiser et partager les coûts d'investissement, mutualiser et impulser la recherche. D'où la nécessité de doter les collectivités locales d'un outil industriel national concrétisant le droit au transport pour tous, l'égalité de traitement, la solidarité et assigner aux entreprises publiques et aux groupes privés ou parapublics (KEOLIS-TRANSDEV-RATP/dev...) des obligations prioritaires de service public.

La SNCF et la RATP, entreprises nationales, constitueraient la colonne vertébrale de ce pôle avec maintien et renforcement de leur statut juridique d'entreprise publique. Elles devront jouer un rôle moteur dans le pôle public qui leur assigne de développer de véritables coopérations entre elles mais également avec les différents groupes privés de transports publics.

### Zoom sur le Versement Mobilités (ex-VT)

C'est une ressource acquittée par tous les employeurs de 11 salariés et plus. La CGT propose que l'ensemble des entreprises y soit redevable.

Depuis la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités, le VM peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). Il peut financer des actions concourant au développement des mobilités actives ou covoiturage.

Le VM est conditionné à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes. L'AOM doit délibérer pour le mettre en œuvre. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement, ce qui constitue également une nouveauté par rapport au versement transport.

Les taux plafonds restent inchangés à l'issue de la LOM. Le VM peut être modulé par le syndicat mixte AOM avec un taux différencié par EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale: est une structure administrative française regroupant plusieurs communes afin d'exercer certaines de leurs compétences en commun) composant le syndicat mixte selon divers critères (densité démographique, potentiel fiscal de l'EPCI).

**Un Versement Mobilités additionnel peut être levé par un syndicat mixte dit SRU (régé par les articles L1231-10 à L1231-13 du Code des Transports).**

## Taux de plafond du VM hors IDF

Le taux plafond du Versement Mobilités (VM) dépend de la population de l'AOM.

**En dessous de 10000 habitants**, seules les AOM comportant au moins une commune touristique peuvent lever un versement mobilité plafonné à 0,55 %.

**De 10000 à 50000 habitants**, le VM maximal est de 0,55 %, majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.

**De 50000 à 100000 habitants**, le VM maximal est de 0,55 %, de 0,85 % si l'offre de transport comprend un transport en commun en site propre (TCSP) et majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.

**Au-delà de 100000 habitants**, le VM maximal est de 1 %, 1,75 % si l'offre de transport comprend un TCSP, majoré de 0,05 % si l'AOM est un EPCI ou contient un EPCI, et majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.

## Taux de plafond du VM en IDF

**En Île de France, le taux est compris entre 1,6 % et 2,95 %.**

- **2,95 %** à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine;
- **2,74 %** dans les communes des départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne (2,95 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021);
- **2,01 %** pour les communes autres que Paris et les communes des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne mentionnées à l'article R. 2531-6 du Code général des collectivités territoriales;
- **1,60 %** dans les autres communes de la région d'Île-de-France.

### Les principaux outils budgétaires concourant au financement des transports :

- **Programme 203**: « Infrastructures et services de transport » (transports routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires, sécurité, sûreté et régulation).
- **Programme 205**: « Affaires maritimes » (sécurité maritime, protection de l'environnement, formation des gens de mer, soutien au pavillon français,...)
- **Programme 190**: « Recherche dans les domaines du développement durable, de l'énergie, des risques, des transports, de la construction et de l'aménagement ».
- **Programme 198**: « Régimes sociaux et de retraite des transports terrestres ».
- **Programme 197**: « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins »
- **Programme 613**: « Soutien aux prestations de l'aviation civile » (fonctions supports contrôle et exploitation aériens)
- **Programme 612**: « Navigation aérienne »
- **Programme 614**: « Transports aériens, surveillance et certification » (politique de sécurité, de sûreté et de développement durable, conformité aux règlements)
- **Programme 785**: financement de la part de la compensation relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire.
- **Programme 786**: financement de la part de la compensation liée à la contribution de l'État aux investissements relatifs à la maintenance de rénovation du matériel roulant existant.
- **Programme 869**: « Prêts à la société concessionnaire de la liaison expresse entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle » (financement de la construction de l'infrastructure du projet de liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express).
- **Programme 117**: « charge de la dette et trésorerie de l'Etat » (remboursement de la « dette » SNCF)
- **AFITF**: Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

# Privatisation du réseau routier national



Les réseaux et infrastructures (Routes, Voies Navigables et Maritimes) sont essentiels pour une bonne qualité des Transports. Ils ne doivent pas être négligés car ils apportent une réponse aux besoins et à la qualité de transports, utiles à l'activité économique et sociale. Un réseau performant est essentiel d'une part, pour les entreprises dans le cadre des déplacements Domicile/Travail, dans le cadre professionnel, dans le cadre des échanges de marchandises et d'autre part, pour les populations dans le cadre de leur activité culturelle, de loisir, etc.

Par conséquent, pour la CGT, c'est un enjeu d'intérêt général. La gestion des réseaux et des infrastructures doit relever du service public, afin d'assurer l'égalité de traitement entre les citoyens et les territoires. Son financement doit être public et pérennisé, afin de garantir une bonne qualité des réseaux, leur sécurité. Les recettes sont multiples. L'impôt, taxes, redevances TICPE, etc.

## Une situation critique de nos infrastructures

Depuis fort longtemps, la forte dégradation des réseaux routiers est constatée et la CGT a régulièrement alerté les instances pour le dénoncer. Elle a et, elle est, force de propositions en portant un véritable plan de régénération de l'ensemble des réseaux et infrastructures, en proposant de nouvelles sources de recettes. Alors que Gouvernement et Parlement ont le pouvoir politique de décider, ils préfèrent attendre les différents rapports d'expertises qui font tous le même constat, celui de la dégradation de nos réseaux qui constituent notre patrimoine national.

Le dernier rapport en date est celui de M.DURON du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) datant de janvier 2018 et s'appelant « **MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : Répondre aux urgences et préparer l'avenir** ».

Au vu des six scénarios proposés, ils sont encore loin de répondre aux enjeux de service public et aux attentes des usagers. À nouveau, ils préservent les intérêts du capital en ne les faisant pas payer le juste coût du transport pour qu'ils puissent préserver les dividendes versés aux actionnaires et socialisés à la collectivité la dégradation de l'infrastructure qu'ils utilisent majoritairement pour leurs besoins à la création des richesses.

Si le constat de ce rapport peut être partagé sur l'état des routes et des ouvrages d'arts, qui vient par ailleurs confirmer un précédent rapport ministériel diligenté par un cabinet d'expertise suisse, ce rapport nie les ressources financières possibles pour financer l'entretien et la modernisation du réseau. Il nie également la responsabilité des politiques publiques mises en œuvre ces dernières années avec la casse de l'emploi, l'abandon des missions publiques, la restructuration des services, le transfert des routes du réseau national sur celui des collectivités, la généralisation de la sous-traitance qui mettent en tension les services des DIR et qui dégradent fortement les conditions de travail des agents.

D'ailleurs, dès la publication de ce rapport, le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire devenu depuis le remaniement, le Ministère de la Transition Écologique, a confirmé la décision de poursuivre le processus de privatisation de « la route » parallèlement au transfert de nombreux km de routes du réseau national aux collectivité-

tés territoriales. Il reporte ainsi la responsabilité de l'état des routes et des ouvrages d'art aux collectivités. Mais de quels moyens disposeront ces collectivités pour investir et moderniser les nécessaires investissements pour maintenir en toute sécurité l'ensemble du réseau ?

Ces dernières années nous ne pouvons que constater que les politiques publiques qui sont portées par les différents gouvernements sont toutes d'orientation libérale. Ils veulent tous marquer de leur empreinte celui qui a la solution sans jamais adopter une rupture avec les précédentes politiques publiques. Ils ont tous préservé une politique libérale au lieu de prioriser l'intérêt général.

In fine, aucune solution pérenne n'a été apportée tant sur les questions de financement, que la maîtrise publique du réseau, de la gouvernance et de l'égalité d'accès pour tous.

### Quelle est la vision de la politique de Macron ?

La conception politique du Gouvernement, c'est de faire payer l'usage des réseaux routiers par des péages urbains de type free flows aux usagers des Voitures Particulières afin d'en exonérer au maximum le capital pour ses propres besoins de transports de marchandises et de personnes.

Pour la CGT, le capital doit contribuer au financement des infrastructures de transports, à son juste coût, en prenant en compte les enjeux économiques, sociaux de santé publique et environnementaux. Ce serait une avancée incontournable pour notre pays, basée sur la justice sociale, fiscale et environnementale.

Ce changement de paradigme démontrera qu'en prenant en compte le juste prix du transport, des modes alternatifs à la route s'imposeront. Il s'agira d'engager, une politique de complémentarité des modes entre eux, et d'utiliser l'usage de la voie d'eau et le ferroviaire.

Le projet industriel porté par ce Gouvernement s'appuie sur le rapport intitulé « Rapport-Roche » qui nous a été présenté en juin 2019 et qui depuis fin 2019 se dénomme « RRN 20-30, pour une vision des réseaux routiers à 20-30 ans ». Il a pour cible la réorganisation des services des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) qui entretiennent, réalisent les travaux et qui exploitent le réseau routier national. Elle vise la privatisation, à très court terme, des missions qui relèvent pour la CGT de services publics (Entretien, Travaux et Exploitation). L'étape intermédiaire sera l'externalisation.

Pour y parvenir, il leur est nécessaire de désorganiser les services afin de démontrer que l'État n'a plus la capacité d'entretenir et de gérer le réseau. Il limite les recrutements de personnels et ne remplace pas les départs à la retraite. Il dégrade les conditions de travail des agents. Il réduit les salaires, les rémunérations, les qualifications et les compétences et supprime les astreintes qui ne permet plus d'assurer la continuité du service et abaisse la qualité du service rendu.

Il n'est pas rare, par exemple, de reporter des travaux urgents, préférant limiter la vitesse, ou réduire les voies de circulation à une seule voie. L'ensemble de ces mesures s'inscrivent en fait sur l'ambition de la réforme dite de « loi de transformation de la Fonction Publique, du projet de loi 3D, de RRN 20-30 ».



### Des réformes qui ne répondent pas aux enjeux de qualité du réseau routier

Elles se traduiront par un éloignement dans les territoires des centres d'intervention, un surcoût financier, un abandon et une suppression des missions publiques (Entretien, Travaux et Exploitation).

La pandémie liée à la Covid 19 accentuée par des choix politiques en matière de santé et de prévention des risques ont généré une crise sanitaire sans précédent. Manque de masques et de protections individuelles, crise dans les hôpitaux, absence de test PCR sont des facteurs qu'aurait dû engager le pouvoir politique vers une rupture économique. Le « quoi qu'il en coûte » du Président aurait pu être le début d'un changement de paradigme dans la conduite économique et sociale de notre pays. Il n'en est rien !

Ils continuent leurs projets de destruction de notre outil public au service de l'intérêt général afin d'engraisser le secteur privé et gaver les actionnaires. Il privilégie la création d'une Agence Nationale des Routes en place des services de l'État.

C'est la même stratégie qui a été utilisée pour la gestion des voies navigables en France.

La CGT s'engage dans la bataille des idées avec les usagers et les salariés pour réorienter les choix politiques résolument tournés vers la modernité que représente le service public. La crise confirme le constat de l'échec de l'économie libérale sur le triptyque économique, social et environnemental. Pour le capital, seuls les revenus des actionnaires représentent la priorité au détriment des autres.

D'autres choix sont possibles au service de tous, pour l'intérêt général. La CGT s'emploiera à construire les mobilisations pour faire préférer nos propositions. Elle usera des mobilisations et des actions pour faire entendre sa voix, sur les lieux de travail. Elle ira à la rencontre des salariés, des personnels et interpellera les élus politiques. Son ambition demeure la réponse aux besoins pour un réseau routier de qualité pour tous, garantissant des droits sociaux pour les agents.

**Le 17 septembre prochain est incontournable pour nous, en étant dans l'action, dans les manifestations et en grève.**

# Transports et Industrie : secteur aérien, un enjeu de service public !



Le secteur des transports est un secteur essentiel. Sans transports, pas d'échanges de biens et de personnes. Il n'est jamais inutile de le rappeler, même si cela peut paraître une évidence.

La crise liée à la pandémie du Covid et le confinement imposé dans plusieurs pays en ont révélé l'ampleur. Les politiques d'externalisation de la production industrielle ont désorganisé totalement les chaînes de production, mais elles ont aussi montré les failles des choix capitalistes s'agissant de la fabrication, l'approvisionnement des produits et les équipements relevant du domaine de la santé publique.

Dans le même temps, cette crise a révélé que l'activité humaine est bien responsable du réchauffement clima-

tique. Durant le confinement, les émissions de GES ont baissé de 20 % à l'échelle planétaire.

Les transports sont responsables, en France, de près d'un tiers de ces émissions. Ils représentent à l'échelle planétaire 24 % du total des émissions de GES (source CGDD). Si le mode routier au sein des transports représente la source la plus émettrice de GES, le secteur aérien, à l'échelle mondiale, représente 2,5 % du total des émissions de CO<sub>2</sub>. Ramené à la seule activité du transport, c'est 11 % (source CGDD, chiffres clés du climat France, Europe et Monde, édition 2019).

Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires natio-



naux. Seules sont prises en compte les émissions de déplacements ayant pour origine et destination le territoire national. C'est ainsi que le transport aérien intérieur est à la source de 4 % des émissions de GES du transport. Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Les émissions de GES internationales et intérieures réunies, représentent, en 2017, 17 % des émissions de GES des transports (source CGDD, CCTN en 2018).

Selon ITF, d'ici 2050, si rien n'est fait, les émissions mondiales des transports devraient augmenter de 60 % sur la période comprise entre 2015 et 2050. Si on veut atteindre les objectifs de l'accord universel de Paris (enfin presque universel, M. Trump en décidant autrement), il faudrait réduire les émissions de GES dans les transports de 50 %.

Hors crise du Covid, le transport aérien était appelé à se développer avec « l'élévation des niveaux de vie » des populations de certains pays et le développement du tourisme mondial.

Il y a environ 28000 avions de ligne dans le monde. La multiplication des compagnies *low-cost* a généré une hausse très importante de l'activité aérienne (+140 % depuis 2000). Fort heureusement, les améliorations apportées dans la technologie des avions pour réduire la facture énergétique sont importantes, la règle de trois ne s'est pas appliquée.

Dans une économie mondialisée et au-delà des enjeux d'aménagement du territoire ou de relocalisation de certaines productions industrielles, ne devons-nous pas reprendre la main sur l'organisation des transports ?

Le capital n'a jamais eu autant besoin du transport pour les échanges des biens et des personnes. La recherche systématique de la rentabilité financière, de la baisse du coût global de production, demeurent ses « alpha et oméga ». C'est la raison pour laquelle il en cherche la maîtrise. Le résultat a eu pour effet une balkanisation du secteur des transports qui s'est accompagnée d'une concurrence exacerbée et qui a eu pour conséquence l'abaissement des standards sociaux des salariés par l'accroissement du *dumping* social et, plus largement, par une régression durable, économique, sociale et environnementale.

La libéralisation du transport des marchandises est la pierre angulaire de la globalisation de l'économie.

Nous constatons, depuis des décennies, les ravages de cette politique sur les salariés par leur mise en concurrence au niveau mondial, continental, régional et local. Ces logiques visent à faire diminuer le coût du transport de l'ensemble des acteurs du secteur (route, fer, eau, air) en jouant sur le *dumping* social et environnemental.

Les transports sont un véritable laboratoire du moins-disant social, avec la multiplication de l'auto-entrepreneuriat (Uber...), du *low-cost*, des pavillons de complaisance, du recours aux travailleurs détachés...

## Et le secteur de l'aérien ?

Durant cette crise sanitaire, l'aide publique composée de subventions ou de prêts garantis par l'État représente, pour le secteur de l'aérien (industries et compagnies), 15 Mds€. Si ces aides publiques sont les bienvenues, elles doivent être conditionnées à des obligations en matière

d'emploi, de salaire, de formation, d'avenir industriel et d'un changement de gouvernance dans la gestion de ces entreprises. On nous répète à l'envie que le secteur privé prend tous les risques... Or, dans la réalité, ces entreprises mettent sous pression l'État, les collectivités, dans la recherche à l'exonération des cotisations sociales, de la fiscalité ou encore à la recherche de crédit pour la recherche et le développement.

## Mais pour quel résultat ?

Alors que bien souvent, l'État français demeure actionnaire dans les grandes entreprises du secteur, les logiques du capital sont maintenues. La réduction de la masse salariale et la recherche du profit maximum sont appliquées pour distribuer toujours plus de revenus aux actionnaires. Ainsi, l'activité qui gravite autour du secteur de l'aérien est particulièrement impactée par cette crise sanitaire.

En cette période, le capital ne dramatise-t-il pas la situation économique pour réorganiser les productions et le travail ? Airbus et Air France annoncent des plans de licenciements, de réorganisations, de restructurations des collectifs de travail et de production, mettant en péril l'activité économique de proximité et la vie sociale pour des centaines de familles.

Airbus affiche un carnet de commandes lui garantissant 7 ans d'activité, dans un contexte où chacun s'accorde pour affirmer que ce secteur d'activité intimement liés avec celui du tourisme international, reprendra toute sa dimension et ses objectifs de fréquentation touristique de la France de 100 millions de touristes initialement prévus en 2020 pour 2022 ? Son objectif n'est-il pas alors de profiter de cet « effet d'aubaine » pour accélérer les réorganisations de la production et du travail pour un seul objectif, maximiser les revenus du capital en pressant les conditions sociales des salariés ? N'en profite-t-il pas non plus pour se faire financer au travers des aides publiques, la recherche et le développement en matière d'économie de consommation d'énergie ou d'utilisation d'énergie alternative afin d'être en mesure de réduire pour moitié les émissions de CO<sub>2</sub> en 2050. Objectifs que se sont fixés les compagnies aériennes et les constructeurs.

De ce point de vue, nous devons bien entendu relancer une politique de recherche et de développement pour améliorer l'efficacité énergétique des appareils : aérodynamisme, énergies alternatives au kérosène, d'autant que ces énergies posent également d'autres problématiques.

Si les logiques du secteur privé sont incapables de répondre aux urgences environnementales et sociales, alors prenons-en la maîtrise publique en faisant évoluer les objectifs économiques et la gouvernance des entreprises.

Nous n'avons pas les mêmes finalités que les libéraux, c'est un choix de société.

Pour mener à bien une politique de transport qui relève de l'intérêt général au regard des conséquences qu'elle génère, les transports doivent sortir des logiques du marché. Ils doivent relever du service public.

Nous devons nous extraire du cercle vicieux qu'est la concurrence. Nous devons travailler sur une logique de

complémentarité des différents modes de transports et de coopérations entre pays.

Chaque mode de transports a une utilité et une efficacité pour assurer les transports « Origine à Destination ». Mais ils ont aussi chacun des faiblesses en matière de coûts sociaux et environnementaux. Il s'agit d'évaluer l'ensemble des modes sur une même ligne de départ en y incluant l'ensemble des externalités qu'ils génèrent. En effet, l'économie libérale a tendance à privatiser les profits et à nationaliser les dépenses externes (infrastructures de transports, environnement, santé publique,...).

La France pourrait innover en la matière et ainsi rendre incitative une politique des transports au service de notre bien commun, à l'international.

En France, l'État a conditionné les aides publiques accordées à Air France à la suppression des liaisons de vols intérieurs pour lesquelles il existe une liaison par le train qui relie Paris en 2h30 maximum.

Si cette décision apparaît encore comme une décision à l'emporte-pièce et de communication, il s'agit au contraire d'évaluer les conditions d'une offre de transports de bout en bout qui s'organise dans une démarche de complémentarité des modes de transport en garantissant une offre de qualité soucieuse de l'humain et de l'humanité. D'autant qu'avec l'émergence des métropoles accompagnées par les réformes territoriales, la concurrence et la compétitivité entre les régions et les acteurs du transport aérien sont exacerbées.

Cette stratégie libérale renvoie aux questions de la responsabilité de l'État sur l'aménagement du territoire et en tant que 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 « service public et industrie ». Il renvoie à la mobilité des usagers et des marchandises et à la nécessité de travailler à la complémentarité et à la multimodalité des modes de transport.

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

Si des évolutions technologiques ou des évolutions des usages des modes de transport dans le cadre de la transition écologique sont nécessaires, elles doivent se faire dans le respect du développement humain durable. Elles doivent se faire en garantissant la continuité du contrat de travail du salarié, de sa rémunération, de sa qualification et de son ancienneté. La garantie du droit à être formé aux nouvelles technologies ou à celle d'un autre poste de travail doit être assurée. La proposition d'un Nouveau statut du travail Salarié revendiqué par la CGT assure ainsi le salarié contre des risques liés aux usages ou aux technologies.

### La CGT propose la création d'un pôle public de transport des voyageurs et de marchandises

Ce pôle public de transport reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'entreprises de transports et de gestion des réseaux et des infrastructures exerçant des missions de service public et d'intérêt général.

Il serait placé sous contrôle public et social: DGITM (ministère des Transports), élus (nationaux et locaux), représentants de la société civile (syndicats de salariés, associations d'usagers, ONG environnementales).

La question des transports étant cruciale pour un autre type de croissance au service du plein-emploi solidaire et du développement humain durable, le pôle public de transport pourrait jouer un rôle important au service de ces objectifs.

Dans le secteur de l'aérien par exemple, il faut garantir une maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national afin de sortir de la logique de concurrence avec le rail et le low-cost aérien fortement subventionné.

Ce Pôle Public de Transport des voyageurs et des marchandises doit être en charge:

- D'évaluer les politiques publiques en matière de transport;
- De structurer l'ensemble des transports du territoire français (métropole et continuité territoriale avec les ultra-marins) dans le respect de l'intérêt général;
- De veiller à la complémentarité entre les modes;
- De contribuer à la politique d'aménagement du territoire qui allie le tissu économique et industriel, la localisation des lieux de production avec les lieux de vie, de travail et d'activité économique, sociale et culturelle;
- D'abaisser les émissions polluantes et celles qui concourent au réchauffement climatique pour relever les défis environnementaux dans le respect des conditions sociales des personnels;
- De contrôler à ces fins l'utilisation des fonds publics, les investissements nécessaires en matière de matériels et d'infrastructures...
- D'utiliser l'évolution des sciences et des techniques, notamment le numérique, dans un souci d'amélioration de la qualité de la production dans le respect du développement humain durable.

Se pose aussi la question d'un pôle public européen à partir d'une logique de coopération internationale.

La proposition CGT de créer un Pôle Public de Transport des voyageurs et des marchandises doit permettre de répondre aux besoins. Le droit aux transports est un droit fondamental qui confère à ceux-ci un caractère d'intérêt général et qui doit de fait relever du service public. Cela doit porter sur:

- Les enjeux de transport, la complémentarité des modes utilisés suivant le principe de multimodalité;
- Les enjeux d'aménagement du territoire national;
- Les enjeux d'infrastructures et leur cohérence;
- Les enjeux d'industrialisation et d'indépendance;



- Les enjeux environnementaux;
- Les enjeux de santé publique et de sécurité;
- Les enjeux des conditions sociales des salariés.

Il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes, d'acheminement des marchandises et l'organisation du système de transport.

Cela implique une maîtrise publique par des outils de régulation et de contrôle.

Cela nécessite l'élaboration démocratique des choix afin d'approprier l'ensemble des transports à la réponse aux besoins, au service public, au développement humain durable et à l'aménagement du territoire.

Cela nécessite de penser différemment: si les enjeux du transport sont vitaux, alors nous devons avoir une approche qui sorte les transports de la logique du capital.

Les principes de démocratie, d'égalité, de solidarité, de qualité (consistance, confort, régularité...), d'accessibilité, de sécurité doivent être notre boussole.

La démocratisation des lieux de décisions doit être la pierre angulaire du Pôle Public de Transport des voyageurs et des marchandises.

Il y a urgence à moderniser et développer le réseau ferroviaire, à moderniser et développer les ports maritimes, les voies navigables, à moderniser le réseau routier et les aéroports en les plaçant dans le giron public.

En tout état de cause, nous le réaffirmons, l'ensemble des moyens de transports ont leur utilité. Ils sont tous nécessaires. C'est pourquoi nous devons poursuivre la bataille des idées avec les salariés.

### **Pas d'industrie sans transport et pas de transport sans service public**

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 et non par secteur.

Élever le rapport de force passe par la prise de conscience pour permettre l'élargissement. Diffuser nos propositions et nos projets concrets et pratiques y contribue.

Les politiques actuelles parlent peu des problèmes de fond que représentent la place de l'industrie et des services publics. À 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, ainsi que des politiques volontaristes en termes de formation, qualification, diminution du temps de travail.

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

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

Le développement doit permettre l'émancipation humaine, l'accomplissement de la personne dans toutes ses dimensions, intellectuelles et manuelles, pas son aliénation.

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'ensemble... est 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 est permanente dans notre histoire.

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'organisation du travail considérables et complexes avec la numérisation.

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 telles le Nouveau statut du travail salarié et la Sécurité sociale professionnelle, qui permettent d'alterner des périodes de formation et d'emploi, et visent au plein-emploi et non à 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 devons nous fixer comme objectif 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 de 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, 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. Cela passe également par l'intégration du coût réel des transports en tenant compte des enjeux de long terme et des dégâts pour l'environnement, la promotion des normes sociales et environnementales, le développement de coopérations régionales, européennes et internationales, y compris pour organiser les transferts technologiques, de telle sorte que les intérêts de tous les territoires soient préservés.

La question de la recherche et développement, nous le réaffirmons, 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 de 3 % du PIB en cinq ans. Ceci 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'État 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 aides, qui se chiffrent en centaines de milliards d'euros, 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.

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

Industrie et services publics vont de pair. 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...

**Nos secteurs transports et infrastructures, avec l'UIT CGT, sont pleinement engagés dans cette démarche de long terme. Nous poursuivons notre réflexion sur la question de l'avenir, la modernisation et le développement des infrastructures ferroviaires/fluviales/routières/portuaires et aéroportuaires, leur 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.**



# Transport-Industrie : le Fret ferroviaire, un enjeu de service public



L'État et le Gouvernement semblent, dans le cadre d'un plan de relance qui a été présenté début septembre, vouloir développer le fret ferroviaire, les trains de nuit et les « petites lignes ». Leurs annonces à ce sujet seront-elles suivies d'effets ?

Nous sommes en droit bien évidemment de nous interroger. Les réformes successives du système ferroviaire et de la SNCF ont fragilisé notre outil de production et notre capacité à répondre à ces ambitions. Les voies ferroviaires, les triages ou encore les embranchements qui relient le réseau ferré aux entreprises se trouvent actuellement dans un mauvais état. Même constat à propos du matériel, l'exemple du train des primeurs qui relie Perpignan à Rungis est une illustration de l'état de ce matériel. Que dire aussi des contractions de l'effectif qui ont eu pour effet une perte de savoir-faire des techniques et des

contraintes liées à ce mode de transports guidé. Il y a urgence !

Mais est-il inéluctable ? Pour la CGT, il n'est pas trop tard pour changer de cap et se tourner résolument vers une politique de conquête ferroviaire.

En effet, le ferroviaire a de nombreux atouts économiques, notamment s'agissant des externalités du coût du transport, qui ne sont plus à démontrer. La CGT des cheminots a fait un travail remarquable à ce sujet qui est contenu dans son projet « Ensemble pour le fer » (cf : <https://www.cheminotcgt.fr/wp-content/themes/cheminotcgt/assets/pdf/ENSEMBLE-POUR-LE-FER.pdf>).

Le modèle ferroviaire exige une qualité de la production afin d'avoir la garantie de la sécurité des circulations, ainsi qu'une fiabilité dans la régularité pour répondre aux standards et aux attentes des chargeurs.

C'est un système qui a été fortement éprouvé par le passé, lorsque le ferroviaire représentait une part modale bien plus importante qu'elle ne l'est actuellement. Plus récemment, durant les années 1997 à 2002, les objectifs du Gouvernement étaient de doubler le trafic Fret conventionnel et triplé le trafic combiné, avec il faut le dire un certain succès. Les triages étaient « noirs » de train. Il n'était pas rare qu'il faille attendre son tour pour entrer sur une voie libre du chantier. Alors oui, avoir une volonté politique de relance du ferroviaire ne s'improvise pas et les résultats attendus ne peuvent pas être immédiats, mais c'est un modèle qui « marche ». Il exige par conséquent une réponse industrielle de construction et de fabrication du matériel et de l'infrastructure.

## Quelques chiffres

La part modale du trafic ferroviaire de marchandises représentait en France 30,14 % en 1984, il en représente en 2018 plus que 9 % malgré l'ouverture à la concurrence qui devait « doper les trafics » en 2005, date de la première circulation fret (source CGDD, CCTN 2018).

Concernant le trafic des voyageurs, la part modale du ferroviaire s'est maintenue. En 1990, elle était de 10,2 % et elle est de 11,5 % en 2018 (source CGDD, CCTN 2018).

L'exigence de réduction des émissions de CO2 contenue dans les accords de Paris afin de réduire le réchauffement climatique de la planète à +1,5° devrait favoriser le mode de transport ferroviaire. De plus en plus d'associations et d'élus en font la demande. Plus récemment, c'est la Convention Citoyenne sur le Climat qui s'en est fait l'écho.

C'est bien la démonstration que les propositions de la CGT ont toute leur pertinence.

Même la SNCF qui, durant des décennies, s'est inscrite dans une logique de déclin, d'abandon du « wagon isolé », retrouve des vertus au système ferroviaire. Trop souvent l'ensemble de ces intervenants pensent que la seule réponse peut venir du marché. Pour la CGT, c'est l'inverse.

Nous avons dorénavant des démonstrations que le marché est inefficace. Ce modèle économique prend, soi-disant, tous les risques alors même qu'au moindre obstacle ils font tous recours à l'argent public. Concernant la recherche et le développement, ils sont devenus inexistantes dans bien des domaines, car le taux de marge n'est pas immédiat.

Si nous reprenons l'exemple de la SNCF, la coopération des ingénieries de la SNCF et d'Alstom a permis dans les années 70 des innovations comme la voiture Corail (encore en service actuellement) et la maîtrise de la grande vitesse avec le TGV. Sans service public et sans une SNCF unique et intégrée, nous n'aurions pas obtenu le même résultat.

### Les trafics tant voyageurs que marchandises vont encore progresser, selon une étude prospective du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD).

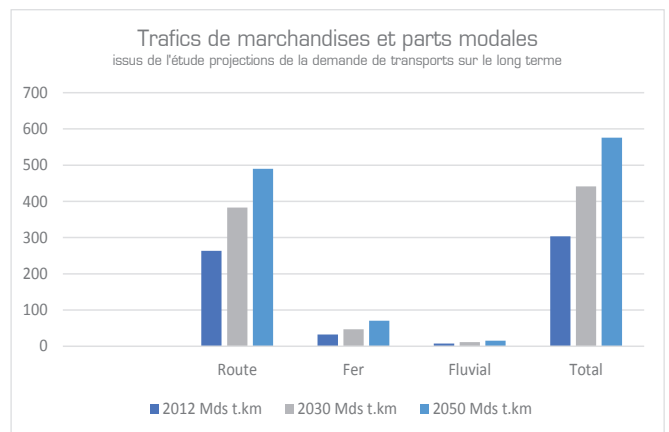
Si l'on en croit le rapport de juillet 2016 concernant les projections de la demande de transport sur le long terme, le volume des marchandises transportées passerait au total de 303,7 Mds t.km en 2012 à 441,5 en 2030 et à 576 en 2050. Le tout sans augmentation majeure des parts modales des modes alternatifs à la route.

Cette projection représente une augmentation de 45,2 % des volumes de marchandises transportés par la route d'ici à 2030 et de 85,92 % d'ici à 2050.

### Trafics de marchandises et parts modales

issus projections de la demande de transports sur le long terme

Mode	2012		2030		2050	
	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale
Route	263,5	86,8%	382,7	86,7%	489,9	85,1%
Fer	32,5	10,7%	47,2	10,7%	70,5	12,2%
Fluvial	7,7	2,5%	11,6	2,6%	15,6	2,7%
Total	303,7	100%	441,5	100%	576	100%



### Pour la CGT ce modèle n'est pas soutenable.

A contrario, la CGT considère qu'il est urgent de mettre enfin en œuvre les décisions prises lors des différents sommets environnementaux. Ainsi, la loi Grenelle fixe comme objectif de faire évoluer la part modale du non routier et non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022.

La proposition CGT fixe comme objectif de passer à 30 % de part modale du non routier et non aérien d'ici à 2050.

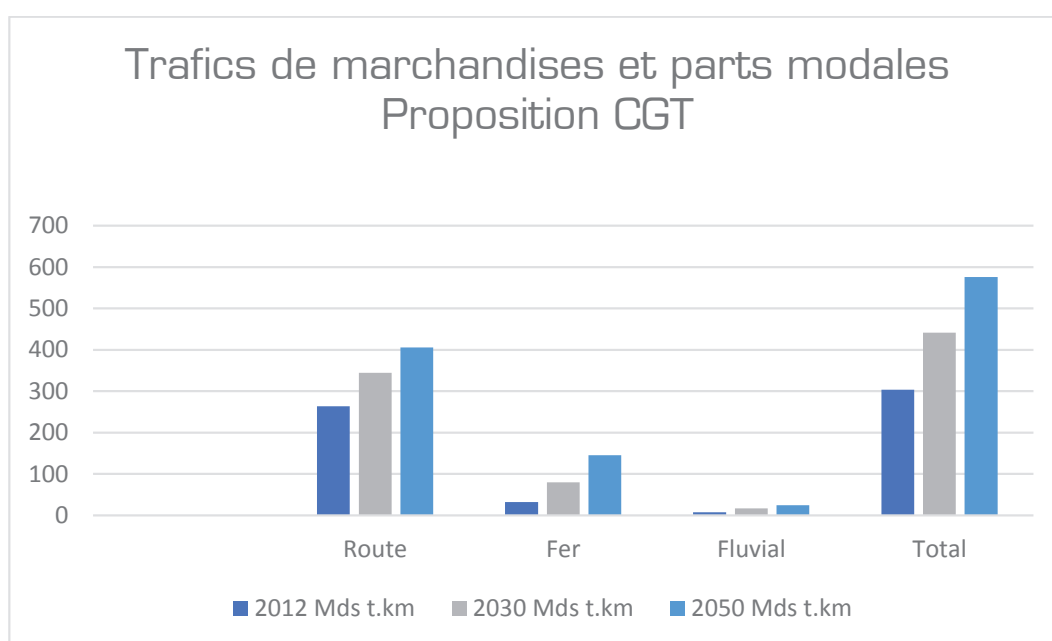
Notons que notre projection représente tout de même 140 Mds t.km de marchandises supplémentaires sur la route d'ici à 2050. Pour la CGT, il est impératif, par ailleurs, de repenser la logistique, l'articulation lieu de travail - lieu de résidence, de recourir aux circuits courts, pour diminuer le volume global des transports. Néanmoins, notre projection s'articule autour du volume global envisagé dans l'étude du ministère.

La première phase de développement du transport ferroviaire de marchandises d'ici à 2030, pour atteindre 80,2 Mds t.km et 18,2 % de part modale, s'articule autour de trois grands axes :

- Le développement des voies des ports, concomitamment au développement des ports français ;
- Le développement de la logistique urbaine (cross dock, hôtels logistiques...);
- Le retour progressif du wagon isolé.

Trafics de marchandises et parts modales  
Proposition CGT

Mode	2012		2030		2050	
	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale
Route	263,5	86,8%	344,7	78,1%	405,9	70,5%
Fer	32,5	10,7%	80,2	18,2%	145,2	25,2%
Fluvial	7,7	2,5%	16,6	3,8%	24,8	4,3%
Total	303,7	100%	441,5	100%	576	100%



La seconde phase de développement d'ici à 2050, pour atteindre 145,2 Mds t.km et 25,2 % de part modale correspondante, s'articule autour de trois axes supplémentaires :

- L'aboutissement des projets de développement des infrastructures ferroviaires ;
- La relance effective et la nouvelle dynamique des ports français, qui permet également de renforcer le transport combiné ;
- Le retour effectif et la montée en charge du wagon isolé.

Cela étant, et au-delà des problèmes d'organisation de la production du modèle ferroviaire, ce qui nous intéresse aujourd'hui est celui de la filière.

Les annonces de Macron et de Castex sur la relance du ferroviaire sont-elles envisageables ?

Notre outil industriel est-il en mesure de répondre à ces attentes ?

**Le rail est un atout pour de nouvelles ambitions industrielles**

La France voit la part de son industrie décliner depuis des années. Elle ne représente plus que 10 % du PIB national

contre 16 % en moyenne dans l'Union Européenne. Si certains stratèges ont pu considérer que la vocation du pays n'était plus à l'industrie, ce point de vue est loin de faire l'unanimité. Le transport ferroviaire peut et doit jouer un rôle majeur pour une relance industrielle ambitieuse.

L'efficacité du rail pour le transport de masse (un train de 35 wagons équivaut à 55 poids-lourds de 32 tonnes) en fait un atout indispensable à l'approvisionnement des sites industriels, comme de la mise à disposition des produits finis.

La question des ports est un enjeu majeur. Alors que la France possède une façade maritime unique en Europe, ses grands ports maritimes ne jouent pas encore le rôle qui devrait leur revenir. Les acheminements ferroviaires depuis les ports vers leurs hinterlands sont extrêmement faibles (de l'ordre de 3 % pour Le Havre par exemple, contre 30 % à Hambourg en Allemagne). La cession des voies ferrées internes transférées du Réseau Ferré National aux ports n'a rien réglé de ce point de vue. Il y a nécessité de revoir les organisations et les infrastructures pour dynamiser le trafic ferroviaire portuaire. Cela passe, là aussi, par une reprise en main de la puissance publique car le marché ignore cette question cruciale.





L'industrie ferroviaire par elle-même constitue un secteur à préserver et à développer. Il regroupe les matériels roulants, les équipements, roues et essieux, la signalisation, le contrôle et communication, les infrastructures ainsi que la réparation/reconditionnement/maintenance. Cette filière stratégique génère un chiffre d'affaires annuel de 4,2 Mds€, dont près de 1,2 Md€ à l'exportation. Elle emploie directement 21 000 salariés, auxquels il faut ajouter les 24 000 salariés de la maintenance SNCF et les 39 000 autres salariés qui interviennent sur les infrastructures, selon la Fédération de l'Industrie Ferroviaire (FIF). Les besoins sont très importants et la France devrait pouvoir compter sur des constructeurs qui ont fait leurs preuves s'agissant des matériels voyageurs. Cette filière, très dépendante de la commande publique, joue aussi son avenir dans le cadre des décisions qui concernent l'avenir du système ferroviaire.

Notre problème réside en la capacité en France de réaliser des wagons de marchandises par les entreprises. Il en existerait encore 5 en France à des tailles bien modestes.

Deux entreprises en France parmi les cinq qui fabriquent encore des wagons. Il s'agit de Modhalor (Duppigheim, en Alsace) et de Titagarh (Douai, dans le Nord).

- L'entreprise LORH, en Alsace, est spécialisée dans le véhicule « rail/route ». C'est un véhicule qui emporte le camion dans son ensemble (tracteur+remorque). Il représente un handicap, celui de transporté le poids du tracteur, limitant ainsi la capacité globale de chargement utile du train.
- Titagarh a été rachetée en août 2019 par l'entreprise Millet, qui relance deux lignes de fabrication de wagon de marchandises : les céréaliers et pétroliers. En vitesse de croisière, chaque ligne en produira un par jour, soit 200 par an dans chaque catégorie. S'ajouteront par la suite d'autres types de wagons : porte-conteneurs et cimentiers, pour atteindre une production totale de 500 wagons par an, d'ici deux ans, ce qui pourrait alors donner un chiffre d'affaires de 45 millions d'euros. Voilà les prétentions de ce constructeur.

La Fédération des Industries Ferroviaires (FIF) n'a que peu de prétentions sur l'industrie ferroviaire de marchandises. Sans doute « lassée des effets d'annonce » des différents gouvernements sur ces dernières décennies, préférant se recentrer sur l'activité rémunératrice immédiate, à savoir les matériels TER et Tram en fort développement à l'échelle nationale et internationale, ainsi que le système de régulation et de signalisation.

Ensuite, au-delà des annonces, comment finance-t-on ce plan de relance du ferroviaire ?

Une association d'entreprises se nommant Fret Ferroviaire du Futur en France (4F), rassemblant à la fois des opérateurs de transports et de logistique de France et d'Europe comme des industriels, se propose de doubler la part du marché du fret ferroviaire, le portant ainsi à 18 %. Ce qui serait en l'état une avancée. 4F réclame pour ce faire un plan pluriannuel d'1 Mds€ sur 5 ans soit 200 M€ par an. Le budget se répartirait ainsi : 170 M€ de baisses de la redevance sur le prix des sillons de SNCF Réseau et 30 M€ de subvention d'aide à la pince pour le transport du combiné. Par ailleurs, 4F juge nécessaire de moderniser et d'investir dans l'infrastructure et estime les besoins financiers à 14 Mds€

Dans le même temps, l'État va-t-il compenser la baisse de 170 M€ de manque à gagner de SNCF Réseau pour assurer la maintenance de la voie ferroviaire qui, doit-on le rappeler, est soumise à la règle d'or et à interdiction de s'endetter, dispositions contenues dans la réforme ferroviaire.

Ensuite, au-delà de la modernisation de l'infrastructure, certaines liaisons font l'objet de dessertes fines en proximité, directement chez le « client ». Qui en a la gestion ? L'article 172 de la LOM permet aux régions de reprendre la main sur la gestion et la régulation des « petites lignes », élément essentiel pour la poursuite des trafics sur une O/D (Origine/Destination). Un arbitrage est en cours entre l'État et les Régions sur le sujet.

Quelles pourraient être les conséquences en matière de continuité des trafics marchandises si certaines lignes étaient « déclassées » du réseau Ferré National, d'un mode de transport qui fonctionne pourtant en réseau ?

Bref, on s'aperçoit facilement du lien essentiel entre l'infrastructure, l'offre de transport et la capacité de production utile, nécessaire pour répondre aux nouvelles ambitions du président de la République et du Gouvernement. Ce modèle sera-t-il plus efficace en multipliant les opérateurs de transports ou en balkanisant la gestion du réseau et sa régulation ?

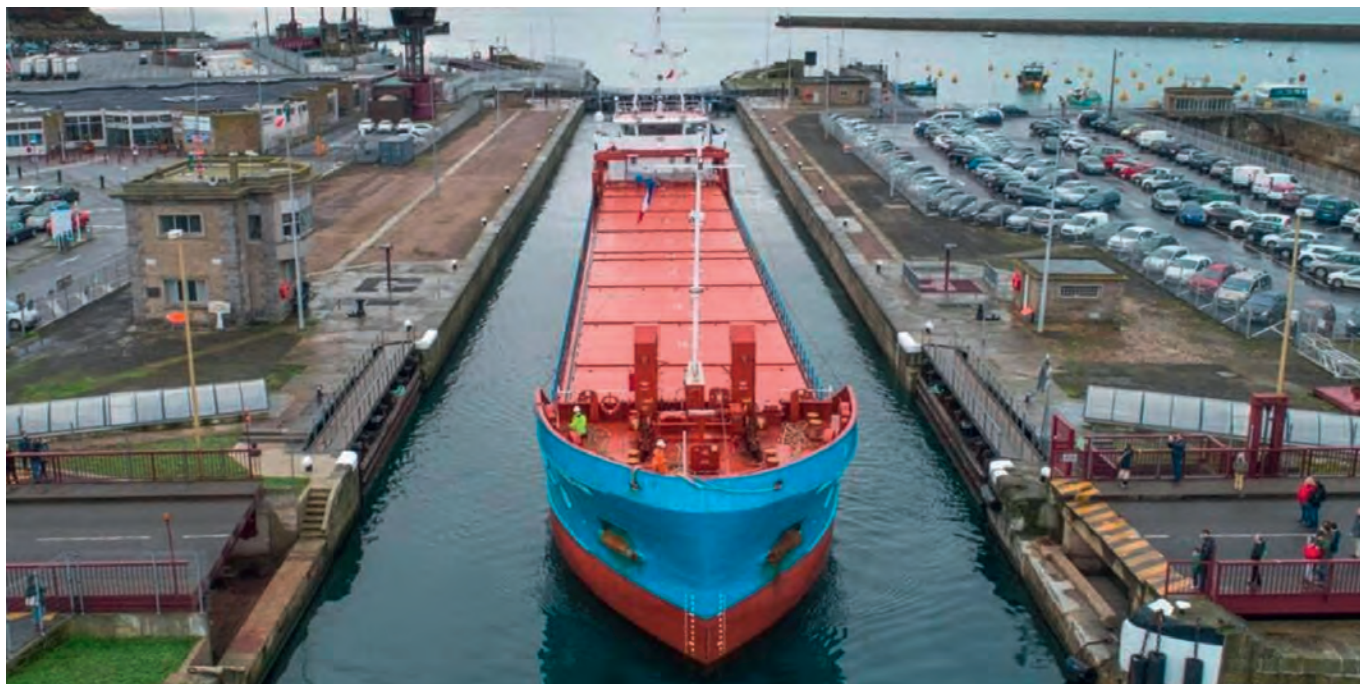
### Quelle infrastructure ? Quel matériel ? Quel financement ? Quelle industrie ?

Rien n'est insurmontable, il s'agit de planifier la politique des transports en y intégrant les notions de l'intérêt général. Il y a des enjeux sociaux, environnementaux, économiques et industriels. La priorité doit être donnée aux services publics et non au service des actionnaires. Pas d'industrie sans service public et pas de service public sans industrie.

Pour la CGT, la meilleure efficacité économique consiste à la réunification du système ferroviaire au sein d'une entreprise unique et intégré, la SNCF.



# Transport Maritime-Industrie, relancer le cabotage national



Le transport maritime est le transport de marchandises ou de passagers effectué par navire. Bien que très largement mondialisé, il s'exerce également sur courtes distances à travers l'activité dite de cabotage qui consiste à faire des trajets près des côtes, d'un port à un autre.

## Le Pavillon maritime en France

Le transport maritime constitue l'épine dorsale du commerce mondial: il assure près de 90 % du transport mondial de fret et 78 % des importations françaises. On transporte par mer des marchandises aussi variées que les vracs liquides (pétrole, gaz, produits chimiques), les vracs secs (céréales, minerais, produits semi-finis) et toutes sortes de produits manufacturés conditionnés en conteneurs (et comptabilisés en EVP: équivalent vingt pieds = 1 conteneur). Le transport de ces différentes marchandises ou de passagers requiert divers types de navires spécialisés (vraquiers, pétroliers, rouliers, porte-conteneurs, ferries etc.). La flotte de commerce sous pavillon français dédié au transport maritime compte au 1<sup>er</sup> janvier 2020 : 186 navires (36 pétroliers, 7 gaziers, 67 navires de charge, 76 navires à passagers). L'âge moyen est de 10.1 ans.

Faisant également partie de la flotte de commerce, les navires de service viennent en soutien d'autres navires ou bien en soutien de certaines activités maritimes. On distingue les navires de service en mer (câbliers, navires de soutien à l'offshore, navires de recherche sismique ou encore navires océanographiques) et les navires de service portuaires et côtiers (pilotines, remorqueurs,

sabliers, dragues etc...). La flotte de commerce sous pavillon français dédiée aux services maritimes de + de 100 UMS, compte 242 navires (dont 38 navires spécialisés, 63 services offshore et 141 services portuaires et côtiers). L'âge moyen est de 16.3 ans.

À propos de la flotte stratégique, bien que l'âge moyen des navires sous pavillon français soit parmi les plus récent dans le monde, elle est en stand-by. Rien ne progresse sur le sujet et l'absence de perspective de développement peut générer une perte des compétences des personnels, pourtant essentielles à la construction d'une véritable filière maritime de la construction à la déconstruction des navires stratégiques pour la France. À l'inverse, se développe sous pavillon étranger et par conséquent rarement armé avec des marins de nationalité française l'activité du cabotage ainsi que des navires de soutien le long des côtes françaises. L'une des dispositions contenues dans la loi des mobilités ou encore les préconisations des membres de la Convention Citoyenne pour le Climat encourage le cabotage maritime.

## L'emploi de marins navigant français en France

L'ensemble de ce secteur ne représente plus que 12 500 marins français, personnel navigant. La moitié de ces emplois est assurée pour les trafics de passagers. Sur les navires au long court, la situation de l'emploi des marins français est en diminution constante et est quasiment inexistante chez les personnels exécution. Seuls quelques officiers subsistent, mais pour combien de

temps? Les armateurs français, bien que se situant dans une activité fortement rémunératrice, préfèrent privilégier l'emploi international, le dumping social y étant féroce. Durant la crise COVID, au-delà des conditions d'embarquement des marins, le secteur a fortement eu recours au chômage partiel, aux aides publiques et aux diverses exonérations de cotisations. Ils ont également bénéficié de prêts garantis par l'État, etc. Pourtant, aujourd'hui, ils annoncent tous des plans de licenciements.

La CGT œuvre au quotidien pour le maintien et le développement de garanties sociales de haut niveau pour les marins. Il n'est pas inutile de préciser que l'espérance de vie des marins en France est inférieure de 5 ans de la moyenne nationale. Elle œuvre contre la déréglementation européenne et mondiale en imposant le décret du pays d'accueil. Si ce décret est un premier caillou dans la chaussure de la libéralisation, il nous faudra poursuivre le combat pour casser les logiques de dumping social qui anime les armateurs du secteur de la marine marchande que l'activité soit marchande ou de passagers.

La crise Covid vient amplifier la baisse de l'activité de passagers entre la France et la Grande Bretagne, mais aussi celle de la Méditerranée. La boussole qui anime encore le patronat est d'abaisser les coûts de production mettant en concurrence les marins d'Europe entre eux. C'est le cas par exemple pour l'activité Ferries, avec les armateurs BAI et DFDS qui en usent et qui suppriment également des liaisons transmanche ou transméditerranée en désarmant des navires de passagers.

La CGT continue de travailler sur ce dossier en interpellant les élus politiques, le gouvernement et les armateurs en leur demandant, lors de trafic entre 2 ou plusieurs pays membres de la CEE, l'application de l'accord national le mieux-disant. Elle demande également pour l'ensemble du territoire national, l'utilisation du pavillon 1er registre sur l'ensemble du cabotage national.

## Pour une reconquête de l'industrie et des services publics

Pour la CGT, lorsque 78 % des produits importés arrivent par la mer et au-delà des enjeux des réindustrialisations de certaines activités économique, la France doit engager une véritable filière de la construction navale, afin de développer une flotte de navires de haut niveau pour garantir la sécurité de nos côtes françaises du risque d'incidents et réduire les émissions de CO2 émises par ce mode de transports pas de nouvelles énergies de propulsion.

Par ailleurs, il est urgent d'investir dans la modernisation de la voie d'accès des ports basés sur le principe de la multimodalité des modes et en complémentarité entre eux à l'inverse des logiques de concurrence. La desserte des territoires doit pouvoir se faire en utilisant l'ensemble des infrastructures de transports, du ferroviaire, du fluvial, de la route ou du cabotage maritime à l'image de ce qui s'organise sur les grands ports d'Europe du Nord (Hambourg, Rotterdam, Anvers). C'est l'intérêt général qui doit être privilégié en s'attachant aux enjeux environnementaux et sociaux.

La CGT le réaffirme, il faut sortir de la concurrence entre les modes. Chaque mode à sa pertinence, mais il peut comporter des effets négatifs. Il s'agit d'utiliser chaque

mode en y intégrant leur pertinence économique et en y affectant l'ensemble du coût de transport et des externalités qu'il génère.

Pour des avancées environnementales et sociales significatives, il est impérieux de réinvestir 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 améliorer leurs accès aux différents modes de transports. Il s'agit de relancer la recherche et le développement vers de nouvelles énergies pour les navires et singulièrement les ferries sur le GNL. Recherche qui a été abandonnée et qui est aujourd'hui développée dans les pays nordiques notamment.

Pour la CGT, ce n'est pas temps d'un plan de relance qui est nécessaire, c'est d'un plan de rupture avec les logiques libérales qui nous ont conduits au réchauffement climatique et au dumping social.

La CGT dénonce également la déréglementation du travail à travers les sociétés de Manning (assimiler à des sociétés d'intérim, marchands d'hommes), chargées du recrutement et du placement des marins étrangers dans les armements, dédouanant de fait les armateurs de toutes responsabilités sociales, des obligations conventionnelles traitées et négociées avec les organisations syndicales.

Pour la CGT, il est nécessaire d'élargir 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 ceux nécessaires pour accéder à la maintenance et l'entretien des fermes éoliennes offshore sur nos façades maritimes).

Pour la CGT, il est nécessaire de former et de recruter des marins français, afin de rendre attractive le secteur navigant maritime. Les risques de catastrophes écologiques liés aux incidents maritimes est une réalité. La priorité, c'est la sécurité! Il s'agit de redynamiser l'enseignement maritime dans les lycées professionnels maritimes et de l'ENSM, à bout de souffle faute de moyens 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 afin de maintenir un haut niveau de compétences des marins et du corps enseignants. La France doit retrouver sa place parmi les tous premiers. Place qu'elle n'aurait jamais dû quitter au regard du nombre de côtes dont la France dispose.



# Transport Ferroviaire, La CGT enclenche la bataille de l'internalisation de la restauration ferroviaire



La Restauration Ferroviaire en France est depuis très longtemps, entièrement sous-traitée que ce soit par la SNCF pour le TGV et Intercités, mais également par ses filiales Eurostar, Thalys et Lyria.

La Fédération CGT des Cheminots conteste, depuis de nombreuses années, la philosophie de la sous-traitance que ce soit dans la restauration ferroviaire mais plus largement dans tous les autres domaines du ferroviaire.

La conséquence première de ces externalisations est la régression des droits des travailleurs et de leurs conditions sociales mais également un coût important et une perte de maîtrise et de savoir-faire pour l'entreprise.

Aujourd'hui les détenteurs des contrats sont Newrest Wagons-Lits pour le service à bord, Facilit'rail pour le service à terre et l'acheminement. Pour l'international, Momentum, LSG, et Facilit'rail International.

Nous avons profité de la période de confinement pour travailler sur le fond, avec nos bases militantes, notre revendication historique: l'internalisation de la restauration ferroviaire. Paradoxalement, nous avons vite compris que la période était propice pour mettre en avant nos idées de progrès social. Au moment où nous entendons quoti-

diennement que les salariés devaient se serrer la ceinture et faire des sacrifices, nous avons décidé de mettre en lumière, ici et de façon concrète, le coût du Capital qui apparaît de plus en plus inacceptable pour le salariat de ce pays.

## Un projet CGT construit autour de 3 grands thèmes :

**Sur le plan économique**, nous sommes partis des données propres à chaque entreprise de sous-traitance de la Restauration Ferroviaire: Chiffre d'affaires, CICE versé ces dernières années, dividendes, mis en perspective avec le nombre de salariés. Il apparaît assez clairement que le modèle économique de ces entreprises repose, pour une partie, sur le paiement de la prestation de logistique et commerciale et, pour une autre partie, sur une forme de subvention d'investissement des entreprises ferroviaires. Dans ce schéma, les sous-traitants prennent peu de risques, la majeure partie de leurs coûts, y compris ceux liés aux locaux étant couverts par le contrat.

Si on se base sur la situation de Newrest, il est particulièrement curieux de constater que les dividendes versés

aux actionnaires correspondent étrangement aux montants perçus ces dernières années dans le cadre du CICE.

À ces dividendes, il faut ajouter 8 M€ (3,3 % du Chiffre d'Affaires) qui remontent dans la holding Newrest Group Holding SA (6,60 M€ pour Newrest Wagons-Lits et 1,40 M€ pour Facilit'rail France) basée à Madrid et appartenant à OJACO Sarl qui est immatriculée au Luxembourg...

**Sur le plan social**, nous avons à faire à une véritable organisation de la précarisation des salariés.

Newrest et Facilit'rail ont ainsi remplacé des emplois en CDI par de l'intérim à travers un Plan de Départs Volontaires en 2015 (près de 15 millions d'Euros).

À Newrest Wagons-Lits, les effectifs sont passés de 1 406 en 2015 à 1 171 en 2019, soit une baisse de 11 %. Dans le même temps, l'intérim atteint 15 % des effectifs.

À Facilit'rail, nous atteignons sur certains sites près de 60 % d'intérimaires. Par exemple, à Paris Montparnasse on compte 80 intérimaires pour seulement 56 CDI.

Pour la CGT, alors que la SNCF est l'unique client de Facilit'rail France et de Newrest Wagons-Lits, ce recours à l'intérim alors que la charge de travail est constante frôle avec la notion de **« délit de marchandage »**, une forme de travail illégal réprimé par le Code du travail.

Il se caractérise par 3 critères :

- Droits du salarié bafoués (inégalité de traitement, non-intégration à la CCN de la branche du ferroviaire);
- Transfert du lien de subordination (le salarié travaille sous l'autorité du donneur d'ordre);
- But lucratif de l'opération (l'entreprise sous-traitante tire profit de l'opération).

**Sur le plan environnemental**, au moment du dernier appel d'offres (2016), Facilit'rail France a en partie gagné celui-ci sur le principe d'utiliser des véhicules électriques entre le site de production de Charenton et les gares parisiennes. Aujourd'hui, il n'en est toujours rien, et l'utilisation de véhicules diesels se poursuit.

L'organisation du travail pose notamment des problèmes de gaspillage à grande échelle. En effet, le fait de ne plus avoir de locaux de stockage des produits frais en gare, oblige à les transporter par camions à plusieurs kilomètres sur le site de Charenton occasionnant une détérioration supérieure des denrées et des transports de marchandises inutiles.

## Un projet CGT cohérent pour le service public et les droits des salariés

L'appropriation du sujet montre, s'il le fallait, combien le recours systématique à l'externalisation de la restauration ferroviaire apparaît comme le quasi-subsidationnement d'entreprises privées par une entreprise publique alors que le risque est très peu porté par le sous-traitant et que la recherche de rentabilité de l'actionnaire apparaît comme un élément majeur.

Le système actuel apparaît clairement comme un système qui ne concourt pas au service public ferroviaire, ni dans son montage financier, ni dans ses conditions sociales, ni dans son organisation, ni dans sa volonté de progrès environnemental.

**Au-delà de la totale maîtrise publique et financière, une intégration de la Restauration Ferroviaire au sein de la SNCF permettrait** au contraire une organisation du travail plus cohérente avec les autres services, notamment sur les sites d'avitaillement au sein même des gares. Des liens pourraient ainsi être créés avec des producteurs locaux et des associations caritatives (dons de denrées périssables).

**Notre revendication d'intégration de la Restauration Ferroviaire au sein de la SNCF permettrait également** de stabiliser l'emploi, d'avoir une cohérence organisationnelle dans le travail, de pouvoir construire, de vrais parcours professionnels et passerelles entre les métiers, et qu'elle soit intégrée dans la CCN de la branche du ferroviaire.

## Un projet CGT construit par les militants pour gagner !

Ce projet a d'abord été appuyé par une pétition en ligne, suivie d'un rassemblement pour interpeller la direction de la SNCF.

L'ensemble des députés et sénateurs ont également été avisés de notre démarche. Plusieurs questions écrites au Gouvernement émanant de plusieurs groupes politiques ont été posées.

Il nous faut maintenant poursuivre la bataille des idées et transformer ce premier écho favorable en victoire !

**À nous de mobiliser les salariés de nos entreprises, les cheminots, les usagers du service public pour que demain le « sandwich SNCF » trouve une autre saveur !**



# Formation transports / UIT

## Nécessaire, utile pour armer nos militants!!!



La crise sanitaire dans laquelle nous nous situons, nous a conduits à annuler le 1<sup>er</sup> module de la formation UIT, initialement prévu du 4 mai au 6 mai 2020. Afin de ne pas péjorer la formation syndicale des militants, nous avons pris la décision de maintenir la session 2020 en rassemblant, exceptionnellement, les deux modules sur le module N° 2 prévu en septembre.

Durant le mois d'août, afin d'évaluer les possibilités de maintenir la formation, les conditions de réalisation du stage n'ont pas pu être réunies. L'ensemble des paramètres nécessaires à la réussite de cette formation, de la forme pédagogique, au nombre de participants et à la qualité de vie au sein de Courcelles, nous ont contraints

d'annuler la session 2020. C'est donc avec regret que nous avons informé l'ensemble des stagiaires qui s'y étaient inscrits. Ils seront, bien entendu, prioritaires pour la session 2021, mais ils devront renouveler leur inscription auprès de l'UIT après validation de leur fédération, UD, syndicat.

**Nous attachons une importance toute particulière à cette formation Transports UIT, dans un contexte où ce sujet fait l'objet d'une transformation importante, de son organisation, à sa conception et de son financement.**

**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 !**

**À ce titre, l'UIT organise en 2021, une formation transports, construite sur deux modules.**

**Elle se déroulera au centre de formation CGT de Courcelles.**

**Le 1<sup>er</sup> module sur 3 jours :  
du mercredi 26 mai  
au vendredi 28 mai 2021**

**Le 2<sup>e</sup> module sur 5 jours :  
du lundi 27 septembre  
au vendredi 1<sup>er</sup> octobre 2021.**

**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.

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

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

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

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

**Dès à présent, faites-nous remonter les inscriptions de vos fédérations pour la session 2021 !**

## BULLETIN D'INSCRIPTION FORMATION 2021

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

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

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

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

Adresse électronique : \_\_\_\_\_

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

Entreprise : \_\_\_\_\_ Secteur Public, nationalisé ou Privé : \_\_\_\_\_

Fédération CGT : \_\_\_\_\_ UD \_\_\_\_\_

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

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

**Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine** : \_\_\_\_\_

**Fiche à retourner :**

**Par mail :** [form-synd@cgt.fr](mailto:form-synd@cgt.fr) **Tél. :** 01 55 82 81 48 **et à** [uit@cgt.fr](mailto:uit@cgt.fr) **Tél. :** 01 55 82 80 47

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



# LE TRAVAIL A PLUSIEURS VISAGES. LA CGT A LE VOTRE.

**SYNDIQUEZ-  
VOUS !!!!**

**[www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)**

