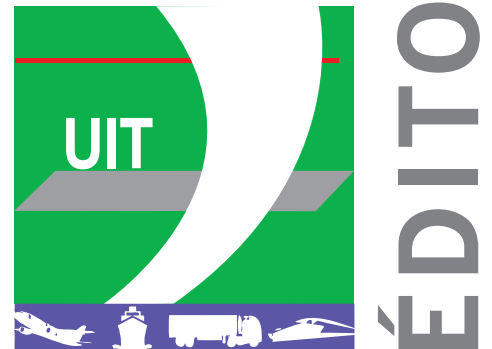


Edito	P 1
Bilan d'activité	P 2
Axes et perspectives revendicatives	P 4
Outils UIT	P 24
Statuts de l'UIT	P 27
Direction de l'UIT sortante	P 28



Document préparatoire à la 11^e conférence de l'UIT les 28-29 et 30 novembre 2017 Salle du CCN à Montreuil



© Pascale Lalys
Dominique Launay
Secrétaire général
de l'UIT

Notre 11^e conférence se tient une année d'élections politiques dont les résultats confirment que les choix politiques, en matière de transports et infrastructures servant d'abord les intérêts du Capital au détriment de l'intérêt général, vont se poursuivre -voire s'aggraver- à l'image de ce qu'avait commencé à faire le nouveau Président, E. Macron, dans le précédent gouvernement avec la loi portant son nom.

Cette conférence sera donc un grand moment de notre vie démocratique CGT pour tirer bilan et enseignements de notre activité depuis notre dernière conférence en mai 2014, et d'y prendre appui pour élaborer et construire ensemble des axes et perspectives revendicatives pour les 3 années à venir, tenant compte aussi des évolutions politiques au plan national, bien-sûr, mais aussi à l'échelle européenne et mondiale.

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

Depuis des années, les transports sont les laboratoires du dumping social, précurseurs de la politique du « bas coût » (low cost) qui supprime les emplois, les précarise, démantèle les organisations de travail, développe et amplifie la sous-traitance.

Des politiques qui éclatent les entreprises intégrées, conduisent à la privatisation, à la mise en concession.

Dans ce contexte, l'utilité de l'outil UIT est prégnante et partagée par nos organisations pour œuvrer au rassemblement, en travaillant les convergences et les coopérations, dans un concept de multimodalité, en replaçant la maîtrise publique des infrastructures et leur financement, tout comme la reconquête d'un grand service public des transports au cœur des enjeux et de notre action syndicale.

La généralisation de l'outil UIT en territoire permet de mieux s'appropriier les enjeux, au plus près du terrain et des salariés, et ainsi créer les conditions de l'élévation du rapport de forces pour changer, en profondeur, les politiques menées ces dernières semaines, pour des transports au service de l'intérêt général et non plus uniquement au service du Capital !

C'est pourquoi, la partie revendicative transverse aux transports et infrastructures est importante ainsi que l'outil UIT, pour la mise en œuvre et contribuer à l'élévation du rapport de forces et des luttes, à l'implantation de la CGT et à son renforcement !

Bonne lecture.
Le 1^{er} juin 2017

BILAN D'ACTIVITES

Mai 2014 – novembre 2017

Plus de 3 années d'intenses activités de l'outil UIT

Evolution de l'activité UIT dans un contexte économique social et environnemental tendu tant au plan national qu'international.

En mai 2014, à notre dernière conférence, nous alertions déjà sur les reniements du Président de la République et de son gouvernement après, seulement, 2 ans de mandature. Lui, qui avait fait de la finance son ennemi !

Nous parlions à l'époque d'un gouvernement qui mène une politique «thatchérienne» voulant la peau de la CGT car ayant bien mesuré l'impact de notre organisation syndicale pour s'opposer à la politique de destruction massive du droit social français et que, face à cela, nous avons besoin d'unir nos forces au sein de l'UIT.

Trois ans plus tard, et au sortir d'une élection président inédite à plus d'un titre, on mesure que la finance, le libéralisme, le soutien au capitalisme auront été le fil conducteur des gouvernements successifs de l'ère Hollande.

C'est cette politique ultralibérale qui a conduit la CGT à quitter la conférence sociale de juillet 2014, s'en remettant à la mobilisation des salariés.

Dans un contexte marqué par les terribles attentats meurtriers, le gouvernement va enchaîner plusieurs lois de régression sociale, et cela de la façon la plus antidémocratique possible : en utilisant le 49-3.

Ce sera le cas pour la loi qui porte le nom du nouveau président de la république, Macron. Une loi fourre-tout intégrant tous les reculs sociaux possibles, des privatisations ... allant du travail du dimanche et de nuit à la libéralisation des autocars, de la privatisation d'aéroports à la validation du CDG Express ...

Mais cela ne suffisait pas, il fallait aller encore plus dans la casse du socle social français avec la loi «travail» (El khomry), fortement rejetée et passée -là aussi- à coup de 49-3 dans un contexte d'Etat d'urgence et de répression syndicale sans précédent depuis la dernière guerre mondiale.

La loi Rembsamen complétant ce dispositif anti-social.

Dans le même temps, le gouvernement engageait une réforme du système ferroviaire (loi du 4 août 2014), éclatant l'entreprise en 3 EPIC, fragilisant un peu plus le service public ferroviaire tout en s'attaquant pas au problème crucial de la dette du système ferroviaire.

Cette politique au service du capital visant à considérer le travail, seul créateur de richesses, comme un coût conduit aussi à poursuivre la privatisation des routes, permettant d'assurer une rente des plus juteuses pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Ce même gouvernement qui a laissé disparaître la SNCM, société nationale maritime permettant d'assurer la continuité de service public entre la Corse et le continent.

Ces années auront également vu ce gouvernement, qui «officiellement» se place comme un «modèle» en matière d'avenir environnemental et de lutte contre le réchauffement climatique, voter une loi de transition énergétique s'apparentant plus à une loi de transition électrique, les transports -pour tant 1^{er} secteur d'émission de GES- y sont absents quand, dans la même période, il abandonne l'écotaxe poids lourds, supprime les trains de nuit et les TET, libéralise les autocars ...

Et tout cela pendant que le dumping social continu de faire des ravages dans tous les secteurs avec la généralisation du low cost, sans oublier «l'uberisation» qui se développe ; une nouvelle forme d'exploitation capitaliste, véritable retour au 19^e siècle sans protection sociale, sans garantie collective ! on revient au système du «tâcheron» ... c'est cela le modernisme à la «sauce Macron», un des fervents défenseurs de ce nouveau modèle économique.

L'outil UIT, porteur de dossiers revendicatifs et moteurs d'initiatives revendicatives pendant tout ce mandat.

Les conclusions de la 10^{ème} conférence de l'UIT étaient porteuses de perspectives pour construire l'action revendicative, appuyées par l'UIT porteuses d'autres perspectives, porteur d'alternatives aux politiques ultralibérales que subissent les salariés des transports et infrastructures, source de dumping social précurseur de la politique «bas coût» qui lamine les emplois, les précarise, démantèle les organisations de travail, développe et amplifie la sous-traitance ...

Appel s'inscrivant dans l'action interprofessionnelle du 26 juin 2014. Ce travail de construction revendicative allait déboucher sous une forme qui allait d'ailleurs surprendre les médias -mais qui aurait pu avoir un écho beaucoup plus fort avec une mobilisation plus importante- posant bien-sûr les questions de vie syndicale et de l'état de notre outil, et de l'appropriation pour les faire vivre de nos décisions collectives par nos structures, des

CE fédérales à nos sections syndicales en passant par nos syndicats.

Malgré tout, et avec le recul, nombre de militants ont mesuré positivement l'impact de cette 1^{ère} journée sous cette forme (allant, pour certains, à regretter de ne pas l'avoir mieux pris en compte) et c'est ainsi que vont suivre plusieurs appels de l'UIT et de ses FD, y compris de façon unitaire à l'instar de la lutte contre la loi travail, en partant des initiatives de nos secteurs. Ces démarches allaient se poursuivre dans le cadre du 21 mars 2017 pour la réindustrialisation du pays, en lien avec les services publics et les transports, avec un appel UIT (FD UIT) auquel était associée la Fédération Nationale des Ports & Docks.

Un cap a été franchi dans la construction du rapport de forces et de la mobilisation ancrée de façon convergente, au plus près du terrain, dans une démarche interprofessionnelle avec les UL, UD et Comités Régionaux, renforçant l'utilité des UIT en territoires.

L'UIT et réponses sociales et environnementales

Dans la continuité de ce que l'UIT avait porté au moment du Grenelle de l'Environnement, l'outil UIT a été très engagé et actif dans le cadre de la préparation, la tenue et en aval des conférences environnementales, arguments et dossiers à l'appui. Comme il l'aura été dans le débat sur la transition débouchant sur un livret commun de l'UIT, ses FD, les FD Métaux et Mines et Energies. Livret qui a eu un vif succès, débouchant d'ailleurs sur des initiatives en territoires comme à Somain dans le Nord.

L'outil UIT contribua aussi à la réussite des initiatives revendicatives qui ont eu lieu sur tout le territoire au moment du passage du climat dans les gares, réunissant des militants de différents secteurs professionnels et des structures interprofessionnelles, nous permettant de populariser nos revendications en matière environnementale en lien avec les transports et le service public ! un succès relayé par de nombreux journaux locaux.

Une démarche convergente qui s'est poursuivie pour la défense des trains de nuit avec de premiers succès pour le fret ferroviaire et fluvial, contre la privatisation des routes et pour un véritable service public de la route ; tout cela appuyé de tracts, communiqués et pétitions.

Sans oublier notre démarche sur des engagements actifs dans des dossiers locaux comme pour dénoncer et combattre le CDG Express ou TRANSKEO en Ile de France, le train de primeurs Perpignan/Rungis et, bien-sûr, notre combat contre les cars dits «Macron », la généralisation du 44 tonnes ou l'abandon de l'écotaxe poids lourds.

Tout cela en démontrant qu'il n'y a pas d'avenir environnemental sans un changement radical en matière de politique de transports et d'infrastructures, passant par

une véritable politique multimodale, s'appuyant sur la complémentarité entre tous les modes, au service de l'intérêt général, nécessitant maîtrise et contrôle public. Démarche que nous portons au sein du CNTE, dans le cadre du mandat CGT.

UIT et industrie

L'outil UIT contribue, au travers de ses groupes de travail et dans son investissement dans les collectifs politique industrielle et développement humain durable confédéraux, à travailler les convergences entre les transports et l'industrie. Il en est ainsi sur les enjeux de l'industrie ferroviaire où nous portons un travail commun avec la métallurgie, en lien avec les camarades cheminots et RATP, avec des expressions communes et un engagement fort y compris à Belfort au moment des graves menaces sur le site d'Alstom.

Démarche similaire avec les bus, suite à la décision que tous les bus RATP soient électriques d'ici 2025.

Là aussi, l'outil UIT avec les camarades de la filière car et bus de la RATP, de l'URIF et de la FD Métaux portent un travail commun pour construire des propositions alternatives dans une démarche convergente répondant aux enjeux environnementaux de services publics et de relocalisations industrielles s'appuyant sur un travail de recherche.

L'outil UIT poursuit aussi son action sur la construction navale et la déconstruction de façon croisée : territoires, professions, confédération.

Ce lien transport/industrie/service public nous a conduit à nous impliquer pleinement dans la réalisation de la plaquette «l'urgence de la reconquête industrielle » et de la réussite des Assises Nationales de l'Industrie, le 22 février à Paris, où nos professions étaient fortement représentées.

De plus en plus, l'outil UIT est mieux perçu par les organisations de la CGT, son rôle mieux connu et apprécié, conduisant à de plus en plus de sollicitations tant dans nos fédérations respectives que dans les territoires où –conformément aux engagements de la dernière conférence- l'outil UIT décentralisé se généralise, à partir de réalités de terrains et prenant appui sur des dossiers revendicatifs concrets dans une démarche interprofessionnelle partagée.

Une démarche utile au renforcement de la CGT, tant en forces organisées que dans les résultats électoraux, à l'image de ce que nous avons su faire lors des élections CA/CS du Groupe SNCF début 2016.

Un mandat très rempli -malgré des départs au sein du secrétariat qui ne sont pas tous comblés- nous obligeant à une démarche très volontariste qui porte ses fruits, avec un outil UIT apprécié et dont le Bulletin trimestriel trouve un écho favorable avec ses dossiers et arguments, laissant à penser qu'il est de plus en plus lu.

AXES ET PERSPECTI

Une uniformisation de la pensée est en cours, conduisant au quasi-monopole de conceptions néolibérales portées par les économistes « orthodoxes », aux dépens d'autres approches constitutives du pluralisme nécessaire à une démocratie informée, qui elles sont étouffées.

Moins de croissance, plus de chômage, des économies moins efficaces, affaiblies par l'importance des prélèvements financiers, la fraude fiscale et la fuite de capitaux vers les paradis fiscaux, des politiques publiques dépendantes des marchés financiers, plus de capitaux accumulés qui demandent rémunération et une volonté de faire toujours plus de fric.

Mais comme l'histoire l'illustre de manière funèbre, les catastrophes humanitaires, les crises économiques et les régressions sociales sont souvent détournées par des nationalistes exacerbés pour raviver les idées nau-séabondes !

Pourtant la charge de ces néolibéraux englobe au final tous les porteurs d'une vision alternative du fonctionnement de la société. « Les profits d'aujourd'hui seraient les emplois de demain ». Par « ruissellement » les richesses se trouveraient mieux réparties.

Bienvenue dans le monde de la « destruction créative » où les nouvelles technologies et la flexibilité du travail permettraient d'adapter une économie devenue globale, pour plus de compétitivité!

Bref, les matières inflammables s'accumulent! Inévitablement, ce soufflé financier va s'affaisser.

Nous, pauvres « hérétiques », qui défendons, la paix plutôt que la guerre, la coopération plutôt que la compétition ou le libre-échange, le code du travail, la dépense publique, les services publics en partant de la réponse aux besoins, sommes à leurs yeux, des « contre-révolutionnaires », des « passésistes », des « ignorants »!

Cette lutte des classes a marqué l'année 2016 autour des mobilisations contre la loi travail, pour un code du travail du 21^e siècle. Les transports véritables laboratoires du dumping social, précurseur de la politique lowcost qui supprime les emplois, les précarise, les « ubérise », démantèlent les organisations de travail,

développe et amplifie la sous-traitance sont le théâtre du même affrontement.

Face à des politiques qui éclatent les entreprises intégrées, conduisent à la privatisation, à la mise en concession, à la mise en concurrence des salariés qui travaillent pourtant bien souvent dans un même groupe, sans répondre aux grands enjeux de ce début de siècle, économiques, sociaux et environnementaux, les contre-propositions, les campagnes CGT raisonnent comme autant de nécessité et d'urgence qui doivent trouver un écho plus large pour de nouvelles conquêtes sociales.

Il en va ainsi des campagnes contre le coût du capital, pour les 32 heures, pour la reconquête industrielle (et le développement des circuits courts et de l'économie circulaire), pour les services publics!

Alors que le principe républicain d'égalité est mis à mal, il y aujourd'hui encore plus qu'hier une impérieuse nécessité de services publics de qualité accessibles et péréquables sur l'ensemble du territoire qui pourraient s'appuyer, en autres, sur un pôle public des transports publics.

L'urgence climatique appelle, comme le porte la CGT, à sortir les transports de la logique des marchés pour une véritable complémentarité des modes de transports qui favorise les modes les plus respectueux de l'environnement et condamne par là-même le dumping social !

Rien de cela n'est un coût, ou encore une dette, mais un investissement pour une croissance qui réponde aux aspirations et aux besoins des populations : c'est le développement humain durable!

Décidément non, nous n'entendons pas « laisser les affaires du monde aux seules mains du monde des affaires »! Notre ambition de transformation sociale passe inévitablement par l'élévation du rapport de force et donc la bataille des idées. Cela nous invite à travailler encore davantage le tous ensemble, les orientations et revendications communes, à affiner notre stratégie et nos cahiers revendicatifs. Ce sont ces aspirations qui animent notre UIT et qui conduisent aux développements qui suivent dans les pages de ce document.

DES REVENDICATIVES

Le service public pour sortir de la logique du marché

Répondre aux besoins sociaux-environnementaux d'aménagement du territoire et économique

Les enjeux industriels sont étroitement liés à ceux des transports et de services publics. Avec ce dossier, nous voulons faire converger notre démarche revendicative CGT entre les différents secteurs de l'industrie, le service public et la place des transports en lien avec l'aménagement, la reconquête des territoires. Les transports sont au cœur de la stratégie capitaliste des échanges mondiaux, moteur du dumping social des délocalisations...un système sous contrôle des marchés et du patronat mondial bien éloigné des enjeux environnementaux de l'avenir et des besoins des peuples et des conditions sociales des salariés.

Un an après la COP 21 qui a conduit à saturer l'espace médiatique d'annonces démagogiques et au sortir de la COP 22, il est urgent de mettre en adéquation les paroles et les actes. Besoins de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES), mais aussi notre empreinte environnementale nécessitant de relocaliser des productions pour développer les circuits courts et l'économie circulaire.

Un grand service public, c'est :

ACCESSIBILITÉ

Il faut rendre accessibles les services publics de transport au plus grand nombre. Encore faut-il qu'ils existent ! Dans certains territoires, des lignes TER sont fermées, enclavant des territoires, ne permettant plus les correspondances et la multimodalité, fragilisant le maillage du réseau (TER-TET-INTERCITE-TGV ...).

La réflexion sur l'élaboration du service proposé aux usagers doit être mise sur la table et les décisions prises en commun (horaire et plans de transports) notamment avec la flexibilisation des horaires de travail.

Pour que cette accessibilité soit efficace, il y a besoin d'un service public de qualité et attractif (moins cher, et pas de concurrence sur les tarifs entre les différents

modes de transports). Eviter aussi toutes les ruptures de charges.

Cela passe obligatoirement par des moyens nécessaires tant en matériel qu'en personnels.

ADAPTABILITE

La France a toujours essayé d'organiser les transports sur tout le territoire de façon à ce que tous les usagers se déplacent en ayant des temps de trajets « raisonnables » qui, parfois, se rallongeaient de par le manque d'infrastructures qui ne correspondaient pas à leurs attentes.

Tous les modes ne se coordonnent pas, certains territoires ne sont pas reliés entre eux rendant difficiles les déplacements. Le ferroviaire et la route ont été plus développés que les voies navigables et le maritime, ce qui impacte les citoyens dans leurs déplacements quotidiens tant personnels que professionnels.

Les territoires ont dû s'adapter en ayant plus de choix dans les déplacements pour les populations qui désirent se rendre d'un point à un autre avec des coûts raisonnables, c'est comme cela que le Service Public, dans les transports, s'est développé en offrant plus de possibilités au quotidien. Certains territoires se sont développés plus rapidement que d'autres sur les transports, ceux qui étaient à la traîne ayant du mal à se développer par manque de moyens et de volonté politique.

Le Service Public, dans les transports, a su s'adapter pour apporter un grand nombre de possibilités dans la manière de se déplacer. Malgré cela, le développement n'est pas terminé et loin de l'être car le gouvernement et les élu-e-s politiques ne veulent point le faire sous prétexte de manque d'argent pour les financer alors que, dans le même temps, des cadeaux –par milliards– sont faits au Patronat qui n'a comme seul argument que la privatisation du Service Public dans les transports et sa marchandisation, pour plus de contraintes pour les salariés.

L'exemple le plus flagrant sont les cars « Macron » qui ne permettent pas d'avoir une qualité de transports pour ceux et celles qui les utilisent et les salarié-e-s voient leurs conditions de travail se dégrader tous les jours.

CONTINUITE DU SERVICE

Le Service Public, dans les transports, doit trouver une continuité pour les usagers qui l'empruntent tant à l'échelle nationale, régionale, du territoire et être de grande qualité partout pour tous les citoyens qui désirent les prendre. Cela passe par des engagements politiques forts sur un réel développement des transports avec des financements publics, seuls gages pour enrayer la marchandisation des transports du Service Public favorisant l'accessibilité pour les usagers. Cette continuité de service devra être efficace dans le temps et permettre d'évoluer vers une qualité de service qui soit efficace pour tous et toutes.

MODERNE

Le Service Public a besoin de modernité dans les transports et d'être accessible par toute la population sans mise en concurrence des territoires mais complémentaire sur les modes de transports que le citoyen pourra utiliser au quotidien, avec des salariés qui travailleront avec de très bonnes conditions de travail respectant le code du travail CGT. Le service public est moderne quand il est assuré par une gestion publique de tous les modes de transports, partout sur le territoire, avec des complémentarités indispensables pour un meilleur maillage.

Le public moins couteux que le privé ;

Coût du capital dans les transports

ALTERNATIVES - CGT

Il n'y a que le travail qui crée des richesses dans l'entreprise. Les salariés par leur travail collectif sont les producteurs de richesses, pourtant ils n'ont aucun pouvoir de décisions économiques et sociales. L'entreprise sans salarié ce n'est plus rien. L'actionnaire, le pseudo investisseur ne produit pas plus, c'est un prédateur qui, lui, a tout le pouvoir.

En s'appuyant sur la campagne confédérale sur le coût du capital, notre activité syndicale, articulée sur des valeurs collectives et solidaires, doit nous mobiliser pour :

Démystifier les arguments patronaux sur le coût du travail et la compétitivité (le seul coût qui existe c'est le capital),

Démontrer que l'efficacité économique et sociale de l'entreprise repose uniquement sur ses salariés, leurs métiers, leurs qualifications, leurs salaires et leurs formations. Et une maîtrise publique du financement pour ses investissements.

Dénoncer le pouvoir décisionnel des actionnaires et poser la question de la place concrète des salariés dans les choix stratégiques des entreprises.

Revendiquer pour des augmentations de salaires en réaffirmant la part socialisée du salaire : affirmer la

supériorité de la cotisation sociale pour le financement de notre Sécu.

Parallèlement, une remise à plat de la fiscalité est nécessaire.

La CGT considère comme indispensable de réhabiliter l'impôt sur le revenu. Il doit redevenir un lien fort entre l'ensemble des citoyens et le financement de leurs services publics. Pour plus de justice, il est nécessaire de le rendre plus progressif en créant de nouvelles tranches pour les plus hauts revenus et d'en finir avec les niches fiscales n'ayant pas démontré leur efficacité.

-Question du numérique et transports

Dans le secteur des transports, le numérique suscite des inquiétudes compte tenu des risques qui existent sur le volume des emplois. Des craintes se font également sentir quant aux menaces qui pèsent sur les collectifs de travail et le lien social. D'autant qu'il s'agit d'un secteur qui est depuis longtemps concerné par cette transformation.

En particulier, la numérisation n'est pas un phénomène nouveau et produit ses effets depuis de nombreuses années. Elle se décline sous de multiples aspects. Pour les usager l'apparition du Pass-Navigo constitue une des facettes les plus visibles de la numérisation. Elle se combine avec la disparition progressive des guichets, remplacés par des bornes automatiques avec le maintien partiel de guichets d'information. Les stations de métro, les gares peuvent en conséquence se retrouver sans agent ou presque. D'où un sentiment de déshumanisation et souvent d'insécurité.

Pour les conducteurs, la numérisation est aussi une réalité tangible : l'automatisation d'une première ligne de métro avec l'ouverture de la ligne 14 s'est poursuivie avec le basculement progressif de la ligne 1. L'extension de l'automatisation sur certaines lignes est envisagée. Dans le cadre de l'automatisation, la supervision des métros est assurée par un poste de commande centralisé, totalement informatisé. Dans les métiers de la maintenance, les évolutions sont aussi notables. Les parcours le long des voies pour examiner la sécurité sont réduits et sont effectués avec moins de personnel. Les informations sont davantage collectées via des capteurs et des caméras : le travail repose désormais beaucoup sur les indicateurs qui sont à surveiller sur un tableau de bord. La numérisation se fait également sentir via le recours systématique à la télémaintenance et la télésurveillance, notamment pour les ascenseurs et les métiers mécaniques.

Globalement, et en lien avec ces évolutions technologiques, l'emploi a diminué sur la période récente dans plusieurs secteurs.

Au vu de l'évolution du numérique et de son développement dans les transports, il est urgent et nécessaire d'associer l'analyse et l'impact directs dans nos processus de travail. Les conséquences essentielles sont bien la remise en cause du sens et de la valeur du travail, le collectif de travail et le lien social.



Transports urbains et interurbains

Le transport des personnes, qu'il soit urbain ou interurbain, a connu ces dernières années une expansion importante due, entre autres, au besoin de déplacement collectif de plus en plus important des citoyens.

Ce besoin a d'ailleurs été renforcé par les politiques d'aménagement du territoire visant à augmenter la part modale des déplacements collectifs en défaveur de la voiture, et répondant par ailleurs à une aspiration grandissante de la population d'avoir une croissance maîtrisée et durable.

Cette volonté des citoyens trouve notamment sa retranscription dans un décret visant à définir les bus propres et obligeant les autorités organisatrices de la mobilité à investir dans du nouveau matériel, ce qui n'est pas sans poser les questions tant de la stratégie industrielle de la filière car et bus que des besoins de financement de plus en plus importants pour répondre à cette nouvelle exigence.

Aujourd'hui, la tendance est plutôt à la maîtrise du coût de l'exploitation des réseaux, voire même à sa diminution, face aux difficultés rencontrées par les collectivités pour continuer à financer un réseau de transport urbain et interurbain toujours plus attractif. Si les autorités organisatrices de la mobilité répondent en redéfinissant l'offre dans une réflexion globale et multimodale, ce qui est positif, elles visent cependant en priorité la réduction des coûts.

Cette pratique s'amplifie par les politiques d'austérité menées à divers niveaux conduisant à réduire les recettes fiscales et donc la capacité de financement du transport public : baisse de la dotation d'état, absence ou insuffisance du relèvement du plafond du versement transport, augmentation de la TVA sur les titres de transports ...

Sur l'ensemble de nos territoires, la conséquence de ces choix politiques est désastreuse dans les entreprises du transport routier de voyageurs et de transport urbain sur le niveau de l'emploi et la qualité de service. Nous assistons à une véritable mise en concurrence des salariés pour faire peser les difficultés du financement du transport sur le statut et les acquis sociaux de ceux-ci. Les autres modes n'échappent pas à ce constat, puisque les autorités organisatrices et parfois les opérateurs eux-mêmes, n'hésitent pas à créer leur propres filiales « low cost » pour concurrencer les salariés sous statut. L'exemple de l'exploitation de la ligne de Tram-train T11 Express en Ile-de-France par Transkeo, filiale de Keolis, en est particulièrement significatif.

De même, alors que le transport « continent-iles » devrait être un service public de continuité territoriale,

la majeure partie des compagnies maritimes effectuant ce service sont des sociétés privées dont la délégation a été donnée après appel d'offres. Il est bien évident que la concurrence jouant pour l'obtention de ces contrats, les offres sont de plus en plus concurrentielles au détriment de ce service et de la population.

Nous voyons apparaître sur les différents échelons du territoire en charge des compétences transports (régions et intercommunalité) des offres structurées tenant compte des différents modes de déplacements : ferré, routiers voyageurs, urbains, taxis, économie de plateforme, autopartage, vélopartage, vélos, marche à pied, stationnement, ...

Mais aussi la poursuite d'une logique débridée qui tente de « rentabiliser » un service public avec des solutions d'inspirations libérales. C'est, par exemple, au détriment du transport public maritime urbain, peu connu mais qui existe pourtant dans des villes comme Paris, Bordeaux etc... qui a un avantage écologique, économique et qui est pourvoyeur d'emplois.

L'enjeu pour la CGT est d'imposer d'autres choix tant sur la question du financement du transport que sur l'amélioration du statut des salariés du transport de voyageurs. Cela passe par construire une démarche offensive et d'un haut niveau social en intervenant à tous les niveaux, et en tout premier lieu, auprès des salariés !

Sur le financement et l'organisation des transports, il faut faire vivre nos propositions de pôle public de transport public de voyageurs et de pôle public financier qui sont les deux leviers pour avoir une maîtrise publique en territoire loin des exigences de rentabilité financière. Cela pose également la question du mode de gestion, qui doit obligatoirement se dégager de ces impératifs financiers et ne pas être cédé à des groupes privés. Seule la gestion directe peut le permettre, et nous devons le porter à tous les niveaux.

Sur la mise en concurrence des salariés, la CGT doit porter l'exigence du statut du personnel de transports réguliers de voyageurs d'un haut niveau social. Cette réflexion doit intégrer tous les travailleurs du transport, y compris ceux qui aujourd'hui sont exploités par les plateformes issus de l'économie participative.

La CGT a des propositions, il faut les faire connaître et les partager avec tous en s'appuyant sur les forces organisées de toute la CGT et en particulier sur notre outil UIT décliné au plus près des territoires en charge de la compétence transport, la région.

Transports interrégionaux et nationaux ; Fer-mari-time-aérien

L'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire matérialisée par la directive européenne 91440 et déclinée dans les différents paquets ferroviaires viennent empêcher la réalisation du service public de transports de voyageurs et de marchandises.

Nous observons les dommages sur le transport de marchandises par voies ferrées depuis une dizaine d'années avec les indicatifs sociaux, économiques et environnementaux fortement dégradés. Ceux-ci renforcées par la volonté de la SNCF de développer la concurrence en interne.

Ainsi, toutes les activités de transports s'en trouvent impactées. Nous observons un déséquilibre de la complémentarité des modes de transports avec un report sur le routier. L'activité TGV est en concurrence avec le low cost (ouigo). Les trains d'équilibre du territoire sont supprimés, réduits à peau de chagrin ou transférés aux régions en devenant des TER. La loi macron sur la libéralisation des autocars vient la aussi percuter le transport de voyageurs provoquant un report sur le modèle routier, dégradant l'offre de service aux usagers, augmente la congestion routière et les émissions de gaz polluants au mépris des engagements diverses des conférences environnementales.

Les différentes lois de décentralisations donnent plus de compétences aux régions organisatrices de transport mais sans les ressources ad hoc. Ce qui entraîne baisse de l'offre, dégradation des conditions de transports et de travail des salariés. Les négociations en cours sur le renouvellement des conventions TER entre la SNCF et les régions en sont un parfait exemple.

La récente réforme du ferroviaire occulte le financement indispensable de la régénération du réseau ferré national. Le refus de la reprise de la dette du système ferroviaire par l'état fait peser des risques sur la sécurité des circulations et des personnels et provoque fermetures de lignes, de gares et accentue le report modal sur la route empêchant la complémentarité et réduisant l'offre multimodale.

Nous avons donc tous les ingrédients pour une privatisation de l'opérateur historique avec tous les méfaits connus sur d'autres secteurs d'activités du service public (La poste, EDF, GDF, France Telecom). Bien loin de développer le service public, la concurrence, la privatisation engendre une désertification de nos territoires, un abaissement du niveau social des salariés.

Il est urgent de trouver les convergences d'intérêts pour le transport de biens et de personnes afin de combattre ces processus qui ne sont pas inéluctable et de répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la nation.

Le cabotage national maritime est, aujourd'hui, en train de prendre le même chemin que le long court.

Rappelons qu'il ne reste pratiquement plus de marins français sur les navires au long court, seuls quelques officiers subsistent mais pour combien de temps ? A l'exemple du «Marion Dufresne », navire à fonction scientifique mais également transport de matériel et d'homme pour les terres australes, sous l'égide de l'Etat.

Ce dernier vient de donner l'appel d'offres à la Compagnies Dreyfus au détriment de la Compagnie CMA/CGM entraînant la suppression de 6 postes de marins et un fonctionnement moindre en officiers ...

Cette manière de faire de l'Etat s'applique, également, dans le transport du cabotage.

Alors que la CGT a travaillé sur la loi de 92 régissant le transport de pétrole et que le gouvernement sortant vient de signer le décret de la flotte stratégique, une véritable filière maritime tant en terme de navire que de compétences, nous voyons des caboteurs armés sous pavillon Gibraltar (*transport de pétrole dans une loi dictée par des donneurs d'ordre qui imposent leur politique à leur profit. Ces pétroliers –donneurs d'ordre- ne sont ni plus ni moins que les grands groupes tels que Leclerc, Auchan etc...*), mais également des navires soutien de la marine marchande armés sous différents pavillons autres que Français.

La CGT a œuvré contre la déréglementation européenne, voire mondiale, en imposant le décret du pays d'accueil. Si ce décret est un premier caillou dans la chaussure de la libéralisation, il va falloir continuer le combat en imposant plus de protectionnisme au niveau du transport de cabotage national mais également du transport ferries.

Il n'est pas nécessaire de revenir sur l'épisode SNCM qui a fait perdre la moitié de ses effectifs de marins français au profit du concurrent italien ouvert à la libéralisation complète, à une concurrence déloyale à son profit mais également à celui de l'Etat au détriment des salariés et des usagers.

Le transport français ferries est ouvert, aujourd'hui, à une concurrence exacerbée et que ne bénéficie de quasiment peu voire aucune protection que ce soit d'ordre national ou européen, si cela se fait entre pays de la CE.

La CGT continue de travailler sur ce dossier en demandant l'application, lors de trafic entre 2 ou plusieurs pays membres de la CE, de l'application de l'accord national le mieux-disant. Mais également sur le territoire français en imposant le pavillon 1^{er} registre sur l'ensemble du cabotage national qui soit en transport de produit ou de passagers.

Le transport aérien doit rester un outil d'aménagement du territoire posant la question de la maîtrise publique

Les politiques européennes et nationales sous l'impulsion de multiples directives libérales ont bouleversé le paysage du transport aérien.

En octobre 2016 le rapport de la cour des comptes sur « L'ETAT ET LA COMPETITIVITE DU TRANSPORT AERIEN » s'inscrit dans la continuité du rapport LEROUX portant sur la compétitivité du transport aérien Français. Il fait d'ailleurs le constat que, malgré une profusion de travaux déjà engagés par les instances dirigeantes sur ce sujet-là, les résultats sont « modestes ». . En écartant d'emblée le rôle que peut jouer l'Etat dans les « leviers d'action propres » des entreprises du transport aérien (alors même que ce dernier est actionnaire chez Air France, ADP, et grand nombre d'aéroports régionaux), une nouvelle fois la « compétitivité coûts et prix » des compagnies et des aéroports est réaffirmée. Dans cette logique, le développement de la compétitivité du transport aérien passerait par la mise en place « d'une concurrence équilibrée et loyale » réaffirmant et cautionnant ainsi le processus de libéralisation du transport aérien entamé depuis la fin des années 1970.

Rappelons qu'à ce jour, ce sont ces mêmes politiques de libéralisation du secteur aérien qui ont déréglementé le cadre juridique du secteur, d'abord aux Etats Unis puis

en Europe. En plaçant le « marché » comme nouveau « régulateur » du « pôle aérien », cette politique a accompagné l'avènement des compagnies dites « low cost » à bas modèle social. Cette politique a également rendu « plus vulnérable » certaines entreprises du secteur aérien français au développement de nouveaux acteurs répondant à des normes sociales moins favorables aux salariés. Sur ces modèles, la gestion des aéroports français connaît désormais le même schéma (privatisation Toulouse -Lyon -Nice).

Ce rapport est symptomatique de la situation du transport aérien et il correspond aux orientations libérales du secteur. Il met en avant le besoin d'une « stratégie nationale » pour le transport aérien, mais rien n'est dit sur le modèle social ni sur le rôle des aéroports et des compagnies aériennes en France. Dans ce contexte il est réaffirmé que ce sont finalement les acteurs du transport aérien qui disposent en propre des leviers « essentiels » pour répondre aux exigences mondialisée du secteur et de la compétitivité par la maîtrise des « couts de personnel », la modernisation de la flotte d'avion, l'innovation ou les investissements.

La question de maîtrise publique et de service public de transport aérien est bien posée.

Transport des marchandises et logistique



Le transport des marchandises est aujourd'hui considéré comme devant relever du marché et donc de la concurrence. Cette conception libérale conduit à ce que l'organisation et la mise en œuvre de la logistique soient laissées à l'initiative privée à laquelle l'intervention publique est parfois appelée à apporter son concours sous des formes diverses. C'est une conception que la CGT conteste car le marché ne s'organise pas de lui-même autour de l'intérêt général

Le coût du transport de marchandises est largement sous-tarifé quel que soit le mode de transport, ce qui a des conséquences importantes. Cela favorise le dumping social dans le secteur des transports et encourage les délocalisations. Ainsi dans le secteur maritime, déjà victime de la multiplication des pavillons de complaisance, le concept de flotte stratégique française est remis en cause en encourageant, par exemple, les futurs officiers de marine à travailler sous pavillon étranger.

La vérité des prix n'étant pas celle des coûts, la route tire son avantage concurrentiel par l'externalisation d'une grande partie des siens, notamment concernant l'infrastructure, la pollution, les accidents. Comme si cela ne suffisait pas, le dumping social y est devenu la règle, notamment par l'utilisation de main d'œuvre surexploitée en provenance de l'Europe de l'Est notamment. Ainsi, malgré l'hégémonie routière sur le transport des marchandises, le pavillon routier français subit lui de plein fouet les effets de cette politique.

Après les timides avancées vite perdues de vue du Grenelle de l'Environnement, le transport a été exclu de la loi sur la transition énergétique et n'a pas été pris en compte lors de la COP 21. L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des marchandises en 2006 s'est révélée inefficace et contreproductive puisque la part modale du fer a accentué son déclin tombant au-dessous de 10%, au profit de la route devenue hégémonique. Les nouveaux opérateurs privés sont eux-mêmes

confrontés à cette réalité comme en témoignent les suppressions massives d'emplois en cours chez ECR.

La SNCF réduit Fret SNCF à une ligne comptable de la branche « SNCF Logistics » dans laquelle le mode routier est ultra dominant. La direction de l'entreprise publique privilégie ainsi ses filiales routières (GEODIS) et son développement à l'international (rachat d'OHL au Etats-Unis) plutôt que le fret ferroviaire.

Enfin, l'activité du transport fluvial a subi un recul de 8,5% en 2016 par rapport à 2015 avec 6,8 milliards de tonnes kilométriques.

Pour la CGT, l'organisation du transport de marchandises est un enjeu de société qui doit faire l'objet d'un débat public national pour l'inscrire dans une réponse aux besoins de toute la population et des territoires. C'est donc un défi à relever avec toute la CGT. Le transport est un ensemble complexe logistique de l'expéditeur au destinataire final. Il faut raisonner en système de transport multimodal.

La puissance publique ne doit pas cantonner son action aux infrastructures, même si les besoins sont importants, notamment pour créer des plateformes multimodales. Elle doit aussi maîtriser l'organisation globale de la logistique et avoir une connaissance la plus fine possible des flux de marchandises transportées. Ainsi, l'intervention publique au nom de l'intérêt général, pourra fixer des objectifs concrets aux chargeurs et aux industriels en matière de report modal et les inciter à réfléchir en commun. Ceci doit s'opérer en lien avec une politique de production industrielle qui tienne compte de l'aménagement du territoire, afin de favoriser la relocalisation des activités et les circuits courts.

Les ports maritimes représentent un enjeu d'avenir majeur. La France possède la plus importante façade maritime d'Europe, mais en tire insuffisamment avantage. Or, les expériences des grands ports du nord de l'Europe nous montrent que le développement de leurs activités s'appuie nécessairement sur les modes fluviaux et ferroviaires pour irriguer leurs hinterlands. Les sites Fret en amont des ports doivent être préservés, confortés et modernisés.

Seule une politique des transports basée sur les principes du service public permettra de respecter ce choix.

Infrastructures de transports

L'état de vétusté du réseau ferré National a fait l'objet de nombreux rapports, de diagnostics et recommandations, notamment celui de l'école Polytechnique de Lausanne en 2005, actualisé en 2011.

Mais ce sont les accidents graves (Brétigny, Denguin) qui ont orienté vers la maintenance et la régénération l'essentiel des moyens humains et financiers disponibles. Ces moyens sont exclusivement concentrés sur le réseau noyau (IDF et lignes UIC 1 à 6, les plus circulées) et ne permettent pas, à ce stade, la baisse de l'âge moyen du réseau, seulement la stabilisation de celui-ci. Les lignes classées UIC 7 à 9 représentent le tiers des 33 000 km du réseau. Elles sont laissées au volontarisme de collectivités locales exsangues ou de chargeurs à qui il est demandé de devenir porteurs de projets d'Opérateurs Ferroviaires Privés (plus que de Proximité) et d'obtenir des financements publics par ce biais. Cette balkanisation du RFN n'a pas d'avenir et les toujours plus nombreux ralentissements sur cette partie du réseau en sont à la fois la manifestation visible et l'inconvénient majeur en termes de qualité de service.

Cet état du réseau est en lien direct avec la sécurité, où l'on perçoit aisément que non-modernisées, ces lignes ne bénéficieraient pas des progrès et des remises à niveau par des technologies modernes dans ses constituants et ses systèmes de sécurité. D'ailleurs, les récentes prises de position de certaines AO et de Régions de France (ex ARF) sur des modes d'exploitation dégradés par rapport à l'existant (et donc un moins-disant sécuritaire) sur cette partie du réseau en lien avec des expérimentations d'ouverture à la concurrence, remettent en cause l'unicité du réseau et son niveau de sécurité. Toute fracture dans la gestion du réseau est une remise en cause du niveau de sécurité globale. Ces choix, en lien direct avec les économies de court terme dans l'exploitation et la maintenance, sont à proscrire.

C'est la permanence et la cohésion du réseau qui sont des fondements de la sécurité par la connaissance forte du système par les cheminots. Cette baisse de moyens affectés sur le réseau le moins circulé, amène à des réflexions sur le devenir de ces lignes et pose les questions d'égalité territoriale et du rôle de l'Etat tant dans les décisions que des financements nécessaires. Les nouvelles infrastructures ferroviaires ne peuvent être l'apanage de montage financiers, comme les concessions et les PPP, qui font le bonheur de leurs attributaires mais coûtent plus chers à la collectivité et aux utilisateurs. Il doit donc avoir un financement public à la hauteur des besoins d'infrastructure ferroviaire des territoires pour tous types de transport (Voyageurs et Fret). La réforme du ferroviaire 2014 et l'ensemble des dispositions qu'elle comporte ne font que conforter les choix antérieurs en ne répondant pas à la question du financement des infrastructures et de la dette qui continue de courir au détriment du service public.

Dans l'aérien, la stratégie des directions des entreprises du secteur, qui jusqu'à présent ont privilégié un modèle, faible en emplois et en masse salariale, basée sur la

régression sociale, favorisant la rentabilité des capitaux, le versement de dividendes et qui organise une concurrence « coupe gorge » entre compagnies et aéroports, entre salariés, instrumentalisant ainsi le dumping social se voit ainsi confortée. L'accélération de ce modèle économique a été confirmée lors du colloque sur le maillage aéroportuaire français en mars 2017 où les acteurs majeurs, au premier rang desquels l'Etat, n'ont pas remis en cause les recommandations de la cour des comptes. Cette stratégie libérale renvoie aux questions de la responsabilité de l'Etat dans le cadre de l'aménagement du territoire et de garant de l'intérêt général et du régime social des salariés du secteur. Toute la chaîne du transport aérien devrait être sous Maîtrise Publique pour porter un autre modèle social et un autre rôle des aéroports et des compagnies aériennes en France. Le développement économique et social nécessite le progrès social. Concernant les infrastructures routières, un million de kms, 1^{er} mode de transport des ménages et des entreprises, les routes sont gérées à 98% par les collectivités territoriales, les 2% restants (34% du trafic) par l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Baisses des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales, des budgets du ministère des transports, des ressources de l'AFIFT (abandon écotaxe...) font que les routes sous gestion publique ont tendance à se dégrader faute d'entretien et d'investissement alors que les autoroutes concédées génèrent des profits colossaux aux actionnaires des SCA.

Redistribuer la richesse en renationalisant les autoroutes, créer un véritable service public routier sous gestion publique avec des agents publics et des financements publics s'appuyant sur un pôle financier public est la seule solution pour maintenir et développer le patrimoine routier dans une logique de développement économique, social, environnementale et d'aménagement du territoire.

Pour les infrastructures fluviales, ce sont 18 000 kms de réseau fluvial mais seulement 8 500 kms de voies navigables dont les $\frac{3}{4}$ relèvent de l'EPA Voies Navigables de France. Le réseau réservé au fret fluvial est scindé en 3 types :

- Grand gabarit : bateau de 90m et + allant de 1000 à 5000t
- Gabarit intermédiaire : bateau > 38,5m < à 90m allant de 400 à 1000t
- Petit gabarit : bateau < 38,5m allant de 250 à 400t

La CGT s'est battue pour que VNF garde un statut d'Etablissement Public Administratif c'est à dire une maîtrise publique avec des agents publics. La CGT revendique un service public unique avec des moyens publics (AFIFT et dotations d'Etat) pour assurer des investissements, développer le transport fluvial et permettre de conserver une gestion hydraulique sur l'ensemble du réseau y compris sur le réseau non navigable.

Transports-Infrastructures et aménagement du territoire

Plusieurs lois sont venues modifier en profondeur les schémas que nous connaissions jusqu'à présent avec plusieurs niveaux de compétences et un renforcement des prérogatives de la région et de l'intercommunalité. Les lois MAPTAM et NOTRe et celle réduisant le nombre de régions de 22 à 13 redistribuent et redéfinissent les compétences transports des collectivités.

La région organise l'ensemble du transport ferroviaire et routier de voyageurs (TRV) sur son territoire à partir du 1^{er} janvier 2017 et celle du transport scolaire à partir du 1^{er} septembre 2017. Elle garde la possibilité de déléguer à une autre Autorité Organisatrice (département, syndicat mixte, ...) une partie des réseaux existants sur son territoire, en particulier les anciens réseaux interurbains départementaux. Le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), qui succède aux schémas sectoriels prévalant jusqu'alors, est élaboré en collaboration avec les diverses Autorités Organisatrices de la Mobilité et doit fixer des règles « partagées », le rendant prescriptif au sein d'une Planification Régionale de l'intermodalité et d'une Planification Régionale des Infrastructures de transport. Les pouvoirs politiques peuvent mettre en œuvre sur leur territoire plusieurs types de réseaux correspondant à des niveaux sociaux différents soumis à des logiques capitalistiques plutôt que de service public répondant aux réels besoins de déplacements des citoyens. Les salariés se retrouveraient mis en concurrence entre ceux qui sont sous statut SNCF, ceux sous la convention collective nationale ferroviaire et ceux sous la convention collective du Transport Routier. Sans parler des lignes « Macron » qui pourraient être intégrées dans les plans de déplacements régionaux pour définir la desserte du territoire !

L'intercommunalité (métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération, communautés de communes) avec la transformation des AOTU (Autorité Organisatrice de Transport Urbain) en AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité), organise sur son territoire l'ensemble des mobilités des biens et des personnes. Il se pose les mêmes problématiques de mises en concurrence des salariés à statut différent entre des réseaux urbains, souvent sur les zones de forte densité urbaine et des réseaux périphériques ne répondant pas à la nouvelle définition du transport urbain.

La conséquence de ces évolutions politiques, c'est la possibilité pour les collectivités locales de mettre en œuvre sur leur territoire, région ou intercommunalité, plusieurs réseaux de transports de voyageurs qui peuvent être ferré, urbains ou autres. Ces évolutions sont concomitantes avec les difficultés financières des collectivités suite aux politiques d'austérité menées par les pouvoirs politiques. Pour faire baisser le coût d'exploitation de leurs réseaux de transports de voyageurs,

les collectivités pourraient être tentées de mettre en œuvre plusieurs types de réseaux et de modes de transports différents sur leur territoire : ferré, interurbain, urbain, taxis, transport à la demande, réseau PMR, VTC, auto partage, ... Les textes législatifs posent les germes d'une plus grande tentation politique d'allotir les réseaux actuels en jouant sur les niveaux sociaux des différents statuts des salariés, voire même du salariat, pour faire des économies.

Face à cette nouvelle situation, il nous faut trouver les voies syndicales de s'y opposer ! Avant même la mise en œuvre des réformes territoriales, la CGT avait dénoncé les risques et les dérives possible avec la montée en puissance des régions et l'affirmation des métropoles dans un cadre de rentabilité financière et en même temps d'austérité budgétaire, de baisse des dotations pour les collectivités et de désengagement de l'Etat dans les territoires. Tout ceci se fait dans un contexte de mise en concurrence des territoires et des populations sans cohérence du maillage territorial, chacun tirant la couverture vers soi. Tout en négligeant les réseaux secondaires de transports, les dessertes, l'entretien, c'est à qui aura son aéroport, sa Ligne de train à Grande Vitesse (LGV), sa vitrine commerciale, ses pôles de compétitivité financés à coups de Partenariats publics-privés avec à la clé des aides de l'Etat et des régions financées par les contribuables y compris celles et ceux habitant dans les territoires ruraux délaissés. La CGT, même si elle est opposée à ces réformes menées à marche forcée, ne peut toutefois rester en dehors de leurs enjeux pour définir ses propositions sur le développement de l'offre de transport. Les réseaux de transports et infrastructures sont mis à mal et pourtant ils ont un impact central dans l'évolution des territoires. Ils doivent faire l'objet d'une démarche revendicative transverse.

Nous devons définir nos revendications sur les questions de périmètre des AOM, du niveau du Versement Transport (VT) voir du VT additionnel. Il conviendrait d'effectuer, par exemple, un état des lieux du niveau du Versement Transport par collectivité et par entreprise afin de déterminer les marges revendicatives existantes. Afin que les propositions de développement du transport soient réellement mises en œuvre, il nous faut définir un Pilotage régional permettant d'intégrer les différentes AOM, les différentes entreprises de Service Public à une politique coordonnée. Nous devons faire preuve d'originalité en partant des avantages et des inconvénients des structurations existantes STIF, syndicats mixtes... mais en nous basant sur notre propre conception d'une politique de transport. Il s'agit là d'un travail important mais permettant d'allier besoins de la population et revendications et des salariés.

Il faut veiller à construire les solidarités nécessaires entre les salariés des entreprises du transport et des

infrastructures en refusant le piège consistant à les opposer. Nous devons pouvoir expliquer notre démarche et chercher collectivement les chemins d'un haut niveau social quel que soit l'employeur et le statut des salariés. **La CGT porte une politique de transport sous maîtrise publique forte pour l'organisation d'un système de transport multimodal sur tout le territoire basé sur une complémentarité de modes peu polluants et économes en énergie afin de garantir les transitions énergétique et écologique.**

Elle revendique :

Pour les transports de personnes :

- Un développement des transports collectifs sur tout le territoire et une amélioration de la qualité de service respectant les critères sociaux et environnementaux
- Une politique tarifaire sociale pour garantir le droit au transport et à l'accessibilité pour toutes et tous avec notamment un élargissement de l'assiette du versement transport
- Une démocratisation dans l'élaboration des choix de transport avec une véritable démarche de solidarité entre territoires
- La création d'un pôle public de transport public

Pour les transports de marchandises :

- Une véritable politique de service public de fret ferroviaire
- le développement du transport fluvial et du cabotage maritime pour l'acheminement de marchandises
- le développement de plateformes multimodales pour la desserte des territoires dans le cadre d'une politique industrielle de relocalisation des activités pour garantir des circuits courts et un développement économique des territoires.



Pôle Public de transport public



L'enjeu est de replacer le service public comme élément central de la réponse aux besoins en matière de transports publics nécessitant que les transports soient sortis des règles du marché.

Aujourd'hui :

Les groupes privés exploitent plus de 70% des réseaux de transports urbains et interurbains.

L'ensemble de ces entreprises –privées ou publiques– considère le service public comme un marché et visent à s'accaparer les financements publics des collectivités. Ces critères de gestion ne sont pas compatibles avec le service public.

Il n'y a pas de maîtrise démocratique d'un secteur qui répond de l'intérêt général.

Les Autorités Organisatrices n'ont pas l'outil industriel pour donner priorité aux besoins sociaux dans une cohérence nationale, avec une approche multimodale concrétisant la complémentarité des modes.

POURQUOI UN POLE PUBLIC ?

Le Service public est un concept de société et le droit au transport constitue, depuis toujours, une revendication de la CGT.

L'objectif revendicatif est d'annihiler la concurrence entre les opérateurs, entre les salariés et entre les territoires entraînant dumping social et fiscal.

Le droit au transport se pose aussi bien pour les déplacements de personnes que pour ceux des marchandises. Ce concept et ce droit sont pourtant loin d'être concrétisés dans les faits, à l'image des politiques des transports menées ces dernières années favorisant

l'ouverture à la concurrence, la sous-traitance, les privatisations ... (loi Macron – Réforme du système ferroviaire ...).

Nous voulons donner du sens au concept de service public dans le secteur des transports. Le droit au transport pour tous, inscrit dans la Loi d'Orientation des transports Intérieurs (LOTI), doit être appliquée.

Nous voulons concrétiser et pérenniser ce droit avec une égalité de traitement en tout point du territoire. Le Fret ne saurait être exclu et devra faire l'objet d'un travail plus approfondi.

OBJECTIF

Avoir une maîtrise publique du système pour imposer de réelles coopérations, y compris multimodales, mutualisation et partage des 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 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 (KEOLIS-TRANSDEV-RATP/dev ...) des obligations prioritaires de service public.

Ce que pourrait être la COMPOSITION DU POLE PUBLIC

Faire de la SNCF et de la RATP, entreprises nationales, la colonne vertébrale de ce pôle avec maintien et renforcement de leur statut juridique d'entreprise publique.

Elles doivent jouer un rôle moteur dans le pôle public qui leur assigne de développer de véritables coopérations entre elles.

Comment intégrer les groupes de transports publics au pôle (KEOLIS-Groupe SNCF- RATP Dev – Groupe RATP – TRANSDEV – Caisse des Dépôts et Consignations) pour les empêcher de poursuivre leur logique concurrentielle basée sur le moins disant social conduisant au dumping social.

Comment intégrer la gestion directe par des EPIC sortis de la pression capitaliste.

Besoin aussi de créer des synergies avec le service public de l'Équipement devant permettre une approche cohérente de l'ensemble des domaines : urbains, environnement, aménagement du territoire, politique industrielle.

Le type de gouvernance détermine les orientations et le niveau de maîtrise pour une gestion démocratique du pôle.

Il faut rendre l'instance décisionnelle (Conseil d'Administration) démocratique par la présence d'élus locaux et nationaux, de représentants de salariés et d'usagers. Ces représentants doivent être pourvus de droits et moyens identiques à ceux des autres membres (entreprises, groupes, état, institutions ...).

Concernant le maritime et le fluvial où les enjeux de services publics sont également essentiels pour la continuité territoriale, justifiant la présence d'entreprises publiques nationales maritimes, d'organiser une égalité de traitement des usagers et des populations.

Dans ces 2 cas, maritime et fluvial, l'atout du pôle doit permettre une approche d'organisation en réseau multimodal et maillé, contribuant à la réflexion sur les choix modaux et les complémentarités.

Les sociétés qui font l'objet de financements publics et les compagnies détentrices de délégations de service public à destination des îles doivent adhérer au pôle public.

Le Fret a aussi une dimension de service public indissociable dans l'organisation des dessertes.

Le pôle public se pose aussi pour l'aérien. La bonne organisation des lignes aériennes nécessaires à l'aménagement du territoire, dans une logique de complémentarité et d'enjeux environnementaux passe par une reprise de contrôle par l'Etat et l'arrêt des stratégies low cost. Ce qui nécessite le maintien de toutes les autorités de la DGAC, la maîtrise publique des gestionnaires d'aéroports, les obligations de continuité territoriale y compris pour le Fret.

Ce pôle public doit être aussi l'occasion de concrétiser le statut de travail salarié et la sécurité sociale professionnelle que revendique la CGT, pour que les salariés ne soient plus en situation de concurrence entre eux pour un abaissement de « coût du travail », afin ainsi que les processus de sous-traitance perdent de leur pertinence financière.

L'avenir des transports, répondant aux besoins sociaux, environnementaux, d'aménagements et de reconquêtes des territoires, passe par un grand service public des transports sous contrôle et maîtrise publics.

Cet enjeu de pôle public de transports pour un grand service publique des transports voyageurs et marchandises fera l'objet d'un travail approfondi en amont et pendant la conférence.

Transports et industrie



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

Notre engagement dans les assises de l'industrie organisée par la CGT, en février 2017, s'inscrit dans cette volonté de replacer la question de l'industrie en phase avec les services publics au centre des débats et des mobilisations et ouvrir de nouvelles perspectives face aux politiques de désindustrialisation qui prévalent depuis plus de 30 ans.

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

Les enjeux climatiques imposent de repenser notre modèle de développement. Au cœur du développement libéral actuel, les transports occupent une place singulière. Leur sous-tarifcation et la non prise en compte des externalités négatives est un levier pour le dumping social et environnementale favorisant les délocalisations. Relocaliser les productions, développer les circuits courts et l'éco-conception, développer et moderniser les transports collectifs et la multimodalité pour les voyageurs et les marchandises est un impératif écologique et social.

Ceci s'envisage dans un contexte où ce ne peut plus être la concurrence et le marché qui orientent nos vies. Il est nécessaire de promouvoir la coopération entre les peuples à tous les niveaux et dans tous les secteurs. La recherche doit permettre de se doter des outils capables de bâtir le monde auquel nous aspirons.

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

La recherche est une clé du développement humain durable que porte la CGT.

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

La recherche d'aujourd'hui qui crée les emplois de demain a besoin d'un débouché industriel pour tester, améliorer et permettre de transformer ses inventions. Savoir-faire unit bien le savoir et le faire. C'est toute une chaîne industrielle de l'amont à l'aval qui garantit la pertinence, recherche, ingénierie, production.

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

Mais, avec quels moyens en termes de capacités industrielles, en termes de recherche, d'innovations technologiques et de niveaux de compétences ?

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

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

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

L'UIT est porteuse de plusieurs dossiers travaillés avec d'autres fédérations (métaux, énergie) ainsi qu'avec les territoires et en cohérence avec les initiatives portées confédéralement.

Il en est aussi pour le ferroviaire avec la nécessité de sortir l'industrie ferroviaire des exigences financières pour des actionnaires. Le financement par les marchés publics doit servir l'emploi et l'industrie.

Ainsi se pose la question de quels maîtres et contrôles publics d'une industrie répondant essentiellement à des commandes publiques. C'est un moyen vital pour préserver nos savoir-faire, l'emploi et nos territoires.

Dans le même temps, il nous faut poursuivre notre action sur la maintenance ferroviaire intégrée, aujourd'hui, dans l'œil des industries qui voudraient se l'accaparer au détriment de la production, qu'ils pourraient délocaliser dans des pays moins-disant socialement et environnementalement, les marges étant plus importantes sur la maintenance.

Car et bus : là aussi, besoin d'une véritable filière pour répondre aux transports urbains et interurbains de demain, filière allant de la recherche à l'innovation en matière de motorisation, jusqu'à la production au plus près des lieux d'utilisation.

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

Mais, pour répondre à ces intentions, il y a nécessité de réorganiser de nouveaux chantiers de construction navale : démarche que nous travaillons également confédéralement. Nous avons aussi besoin de développer des chantiers de réparation sous-pavillon français, en s'appuyant sur des sites tels que Brest-Marseille-Dunkerque ...

Le transport fluvial est aussi étroitement lié avec l'industrie, sachant qu'il a fortement contribué à l'essor de l'industrie des territoires et ce notamment grâce à un réseau spécifique de petit et moyen gabarit dit «Frey-cinet » qui irrigue encore les tissus locaux mais qui ne représente plus que 17% de la capacité d'export totale de la flotte française. La CGT revendique la mise en place de véritables projets de développement de la voie d'eau sous maîtrise publique.

Déconstruction – démantèlement : enjeux industriels pour les transports. Que ce soit dans la déconstruction navale où une véritable filière peine à se mettre en place, comme dans le démantèlement du matériel ferroviaire roulant. Concernant la déconstruction des avions, le gouvernement a fait le choix de ne pas s'engager dans une filière – considérant qu'il n'y en avait pas assez ! Rappelons que les déchets ainsi retraités deviennent des matières premières qui, pour la plupart, partent à l'étranger, la France n'ayant plus le potentiel industriel pour transformer ces matières premières, à quoi il faut ajouter la sous-rémunération du coût du transport.

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

Financements transports et infrastructures.



Les transports et infrastructures ne sont pas une marchandise.

Ils répondent à des besoins tant en terme de circulation que de développements économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire.

Pour cela, ils doivent sortir de toute logique marchande et être considérés comme des services publics.

L'échec des politiques d'austérité

Les politiques d'austérité et les cadeaux aux grandes entreprises sans contreparties n'ont eu d'autres effets que d'augmenter le nombre de chômeurs dans notre pays et de creuser l'écart entre une minorité de riches et une majorité de pauvres.

La casse des services publics a déstructuré les services de l'Etat et les collectivités territoriales.

La baisse des investissements publics notamment de la part des collectivités territoriales a eu des conséquences énormes sur les emplois notamment dans le BTP.

Le recours au PPP a plombé les budgets publics avec des contrats juteux à des entreprises avides de profits. Entreprises pratiquant souvent le dumping social pour augmenter leurs profits. Profits non réinvestis mais redistribués sous formes de dividendes à leurs actionnaires.

Une fiscalité au service des grandes entreprises

Les politiques libérales menées par les gouvernements libéraux ont fait le choix d'alléger les « charges qui pèsent » sur les entreprises. Ces charges, ce sont les cotisations sociales des salariés et les impôts sur les entreprises.

Résultats : baisse de la protection sociale des salariés et moins de rentrées fiscales pour l'Etat.

Le dernier quinquennat de Hollande en est l'illustration parfaite notamment avec le pacte de responsabilité et le CICE.

Le Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) est un avantage fiscal accordé aux entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés (ou sur le revenu) d'après leur bénéficiaire réel, entré en vigueur en 2013. Il est assis sur la masse salariale versée aux salariés rémunérés à un niveau inférieur à 2,5 X le Smic brut horaire. Il correspond ainsi pour les entreprises à une baisse indirecte du coût du travail, pouvant les inciter à augmenter l'emploi ou les salaires, à baisser leur prix, à investir ou à accroître leur résultat d'exploitation.

Niches fiscales-paradis fiscaux

En France, le nombre de niches fiscales est estimé à environ 500, représentant un manque à gagner de 50 à 70 milliards d'euros pour le budget de l'Etat (300 milliards de recettes en 2016). D'un point de vue politique, les niches fiscales sont un moyen d'encourager les entreprises à orienter leurs investissements ou leurs comportements. Même si c'est légal, la niche fiscale, appelée « dépense fiscale » dans la terminologie des finances publiques, peut prendre la forme : d'une charge déductible des revenus telle que le CICE ou le CIR, assimilable à une baisse « déguisée » de l'impôt sur les sociétés.

- **73000 milliards de dollars représentent le total des fortunes dans le monde**
- **31000 de ces milliards sont détenus par 0,1% de la population**
- **6000 milliards sont gérés en mode offshore dans les paradis fiscaux**

Baisse de l'endettement public – recours aux PPP

Les critères imposés par l'Europe : d'une part, le déficit des administrations publiques ne doit pas dépasser 3% du produit intérieur brut (PIB) et d'autre part, la dette publique ne doit pas dépasser 60% du PIB.

Ces critères se traduisent par une incapacité de la part de l'Etat d'augmenter sa dette et par conséquent de limiter les investissements publics.

Ceci s'est traduit par une politique d'austérité portée avec des suppressions d'emplois dans la fonction publique, la baisse des moyens des ministères et moins de dotations pour les collectivités territoriales.

L'astuce pour pouvoir continuer à investir et répondre aux besoins urgents a consisté à confier les investissements publics au secteur privé à travers des Partenariats Public Privé (PPP)

L'expression « Partenariat public privé » se rapporte à des coopérations, d'une durée déterminée, entre les autorités publiques et la sphère des entreprises privées. En matière de financement d'infrastructures de transport, comme alternatives à la maîtrise d'ouvrage public (la puissance publique définit et réalise elle-même le projet), on distingue deux régimes de PPP : la concession (ou délégation de service public) et le partenariat, dont le socle réglementaire a été établi par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004. Dans le premier cas, la réalisation, le financement et l'exploitation sont confiés à un tiers, qui se rémunère en faisant payer l'utilisateur. Dans le second, la rémunération du partenaire privé est assurée par la puissance publique qui verse un loyer ou une redevance assurant la rémunération des capitaux investis et le remboursement des emprunts levés par le partenaire. Celui-ci peut se voir assigné des objectifs de performance.

Tout a commencé avec l'adoption du traité de Maastricht imposant aux Etats de l'Union Européenne de réduire leur dette. Ce programme a pour objectif de redresser le niveau d'équipement (scolaire, hospitalier, transport...)

en permettant que les services publics fonctionnent à crédit, c'est-à-dire en ne rémunérant les entreprises qu'une fois l'équipement en service, sous forme de loyer versé tout au long du contrat.

Le ministère de l'Economie a recensé, depuis 2004, 227 contrats de partenariat public privé, dont 165 attribués par les collectivités locales et 62 par l'Etat. Côté collectivités locales, les projets concernent, dans 39% des cas, un équipement urbain (souvent l'éclairage public), 24% un bâtiment, 14% un équipement culturel ou sportif. Pour l'Etat, il s'agit très majoritairement de la réalisation d'un bâtiment (université, prison, hôpital...).

Quelques exemples de déraillement de PPP dans les transports : en Grande-Bretagne, en 1998, deux ans après le début de la construction de la liaison ferroviaire sous la Manche, les banques cessent leur soutien au concessionnaire en raison de surcoûts des travaux, contraignant le gouvernement à nationaliser l'entreprise ; en Australie, en 2000, le concessionnaire de la ligne ferroviaire Sydney-ARL se trouve en défaut de paiement dès la première année, obligeant le gouvernement local à le renflouer pour que l'exploitation continue ; à Taiwan, en 2009, deux ans après la mise en service de la LGV, les trafics étant moitié moins élevés qu'annoncés, l'Etat prend le contrôle du concessionnaire ; en France, à la suite de l'abandon, à l'automne 2014, de l'écotaxe routière, dont la mise en place et la gestion du dispositif de collecte (portiques) avait été confiées, en PPP, à la société Ecomouv', l'Etat doit verser au concessionnaire 958 millions d'euros d'indemnisation pour rupture du contrat.

Une fiscalité plus juste

Redonner les moyens aux services publics passe par une fiscalité plus juste en arrêtant de faire des cadeaux aux grandes entreprises et par une réforme fiscale

La fiscalité est un puissant moyen pour réduire l'injustice sociale, générer des ressources pour financer des investissements de long terme et répondre aux besoins sociaux et économiques. Elle concerne tous les citoyens. Il est donc indispensable que son contenu réponde aux exigences de la population, à la justice sociale et à l'efficacité économique. La coordination des outils fiscaux conditionne la construction d'un « modèle social européen » garantissant le développement économique et le progrès social pour l'ensemble des salariés européens. Redonner à l'impôt sur le revenu toute sa place, en réformant son assiette pour l'élargir à tous les revenus financiers et du patrimoine. Il faut lui redonner une plus grande progressivité, permettant d'envisager la baisse de la fiscalité indirecte et injuste, en augmentant le nombre de tranches et le taux d'imposition des tranches supérieures. Renforcer l'impôt sur la fortune. Réexaminer l'ensemble des niches fiscales en mettant à plat les « dépenses fiscales » ou « niches fiscales » qui permettent aux contribuables, et notamment les plus fortunés qui peuvent s'offrir les conseils des avocats d'affaires, d'échapper à l'impôt. Réduire le taux de TVA notamment sur les produits de première nécessité. La TVA est un impôt injuste acquitté par tous les contribuables indépendamment de leur niveau de revenu et de

leur capacité contributive. L'impôt sur les sociétés doit devenir un outil tourné vers l'efficacité économique et la justice sociale. Il doit inciter les entreprises à accroître l'investissement productif, notamment pour développer l'emploi, et à investir massivement dans la formation et la recherche.

Maintenir et renforcer le principe de la progressivité de l'impôt. Ceci veut dire que le niveau de contribution doit augmenter plus que proportionnellement en comparaison au niveau du revenu des contribuables.

Les « niches fiscales » doivent correspondre à des politiques publiques de redistribution sociale ou d'incitations d'activités économiques. Toutes les dépenses fiscales non chiffrées et toutes les niches dont l'efficacité n'est pas prouvée doivent être supprimées.

L'élargissement du versement transport

Pour développer une politique de transport public, la CGT revendique l'élargissement de l'assiette du versement transport dès le premier salarié et la création de syndicats mixtes régionaux permettant aux AOM de prélever directement le VT pour une meilleure synergie et développer la multimodalité des transports.

Investir pour l'avenir – sortir des PPP – revenir à de l'investissement public

Il faut arrêter les pratiques des PPP qui plombent les budgets publics et revenir à de l'investissement direct par l'Etat, les collectivités et leurs établissements publics. La maîtrise publique de l'investissement public et de la gestion par l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics

sont gages d'un meilleur service rendu au moindre coût pour le contribuable.

Il faut redonner les moyens d'investir sur du long terme en empruntant directement auprès des banques centrales et non auprès des organismes bancaires et des marchés financiers.

Pôle financier public

La CGT propose un pôle financier public qui repose sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions d'intérêt général.

Il serait placé sous contrôle public et social : responsables des établissements, élus (nationaux et locaux), représentants de la société civile (salariés, associations).

La question du financement étant cruciale pour un autre type de croissance au service du plein emploi solidaire et du développement humain durable, le pôle financier public pourrait jouer un rôle important au service de ces objectifs : En répondant à des besoins sociaux fondamentaux comme le logement, la santé ... ; en finançant des grands projets d'infrastructures, par exemple dans le domaine des transports terrestres notamment ferroviaires ; en permettant de financer la relance d'une nouvelle politique industrielle ; en soutenant l'aménagement et le développement solidaire des territoires ; en soutenant des actions en faveur du développement durable. Ce pôle financier public interviendrait notamment dans les domaines suivants : soutien au développement des PME et du tissu économique local ; financement du logement social (logement locatif social et accession sociale à la propriété) ; politique de la ville ; infrastructures de transports ; politique industrielle ; aide à l'innovation ; contribution au financement des collectivités locales.

International – Europe et les transports

Tant au niveau mondial qu'à l'échelle européenne, les transports sont depuis des décennies un laboratoire du dumping social, précurseur du low cost, et la Commission Européenne poursuit son objectif de libéralisation totale : ferroviaire, cabotage routier et maritime, service portuaire, ciel unique etc...

Aucun secteur n'échappe à cette dictature financière. Le dumping social, porté par les différentes directives européennes, fait des ravages dans tous les secteurs des transports, amplifiés par le phénomène low cost (bas coût) qui –parti de l'aérien- se généralise à tous les modes.

C'est bien pour cela que la CGT, l'UIT CGT et ses fédérations –en lien avec les territoires- œuvrent, agissent pour stopper cette machine à broyer les emplois, les conditions sociales des salaires et menacent l'avenir du service public. Cette logique du « bas coût » c'est « perdant/perdant » pour les salariés et « gagnant/gagnant » pour les actionnaires et le capital.

Au sortir d'une COP 21 à Paris, de 4 conférences environnementales, le gouvernement –pour ce qui concerne la France- a acté plusieurs décisions dans les champs transports et infrastructures allant à l'encontre de la réponse aux besoins sociaux et environnementaux.

Il est vrai, et cela s'est d'ailleurs ressenti dans la loi de transition énergétique, les transports sont le noyau dur du capitalisme mondial, moteur du dumping social, des délocalisations ...

Un système sous contrôle des marchés et du patronat mondial bien éloigné des enjeux environnementaux, de l'avenir de la planète, des besoins des peuples et conditions sociale des salariés.

Ainsi, la loi Macron contribue de cette démarche en s'attaquant au socle social du travail, en légalisant les sociétés de manning en France pour les marins, ou encore en instaurant la libéralisation de l'autocar, complètement à contre courant d'un report de la route vers le rail à l'image de ce qui se produit pour le transport des marchandises.

Mais, dans le même temps, on refuse d'aborder la véritable question de fond qui est le « juste coût des transports » dans une conception multimodale pourtant inscrite dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI).

Le transport est tellement sous-tarifé qu'il n'est même plus un frein aux délocalisations industrielles, multi-

pliant les parcours « parasites » de marchandises et contribue à vider l'emploi des territoires. Il n'y a plus d'avenir économique, social, environnemental et pour un véritable report modal si nous ne sortons pas de la pensée unique dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence ...

Alors que nous avons besoin de complémentarité, de multimodalité, de maîtrise publique et de service public pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux. Et cela est valable à l'échelle mondiale.

Pour la Commission Européenne, concernant les transports : « l'Europe a absolument besoin de systèmes de transports compétitif pour pouvoir affronter la concurrence au niveau mondial, soutenir sa croissance économique ». C'est dans cette logique capitaliste que les transports ont été l'un des premiers domaines publics communs de la Communauté Economique Européenne, secteur qui figure déjà dans le traité de Rome en 1957.

Ainsi, au cours des soixante dernières années, les transports dans l'UE ont progressé de manière significative et continuent d'apporter une contribution considérable à la richesse et à l'emploi en Europe. Ce secteur emploie actuellement environ 10 millions de personnes, représente 4,5% de l'ensemble des emplois dans l'UE et génère environ le même pourcentage de produit intérieur brut (PIB). La fluidité des liaisons de transport est également essentielle à l'économie européenne et aux exportations. Le transport maritime représente en effet 90% du commerce international de l'UE.

De nombreuses entreprises européennes sont leaders mondiaux dans le secteur des infrastructures, de la logistique et de la fabrication d'équipements de transport. De plus, les ménages européens dépensent actuellement 13,5% de leur revenu dans des biens et services liés au transport, tels que des abonnements de train et des billets d'avion pour des voyages d'affaires ou d'agrément, ce qui en fait le deuxième poste budgétaire après les frais de logement.

On mesure l'intérêt des populations, des usagers du quotidien sur les transports et comment c'est une question cruciale, notamment pour la CGT.

Il faut aussi noter que toutes ces évolutions européennes ont été marquées de nombreuses luttes européennes tant à Bruxelles qu'à Strasbourg.

Au travers d'initiatives européennes et internationales, il faut lutter contre les pavillons de complaisance et hisser vers le haut les standards internationaux en matière sociale et de prévention des pollutions dans les domaines transports.

Renforcer le niveau social des navires de transport et notamment des marins, moraliser et responsabiliser socialement le recours aux sociétés de Manning, retenir systématiquement tout navire ne satisfaisant pas aux conventions internationales de l' OIT, de l'OMI.

En ce qui concerne l'aviation civile et son administration : la DGAC. La CGT défend un modèle intégré où l'opérateur de contrôle aérien (la direction des services de la navigation aérienne) reste une administration d'Etat placée sous la même direction générale que sont autorité de surveillance, la direction de la sécurité de l'aviation civile. La CGT est, également, active dans le domaine de la gestion du trafic aérien sur des sujets aussi variés que la régulation de la performance des opérateurs, l'introduction de réglementation européenne sur la formation et les qualifications des personnels dont les tâches sont essentielles pour la sécurité, le suivi des innovations technologiques portées dans le programme SESAR. Ce secteur, le contrôle aérien est reconnu monopole naturel local et subit la pression des compagnies aériennes qui souhaitent réduire le coût de ce service essentiel à la sécurité, aussi nous participons activement face à ce lobby trop écouté par les institutions européennes.

Dans un tel contexte, il faut construire des convergences revendicative, en Europe et au niveau mondial.

Depuis de nombreuses années, le droit des travailleurs est remis en cause par le patronat des transports, les gouvernements nationaux, l'union européenne, ainsi que par les instances mondiales (FMI, OMC ...).

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

Pour cela, ils s'appuient sur la mise en concurrence des travailleurs, ce qui est facilité par une très grande diversité de situations sociales, légales et réglementaires en Europe.

Des conflits nationaux importants sont menés contre ces attaques. Mais, malgré la similitude des projets et des réponses syndicales, très peu de convergences sont construites entre les différents pays européens.

L'une des causes de cette faible convergence est liée à la mauvaise connaissance que nous avons des différentes situations nationales. En dehors de nos frontières, nos moyens d'analyses économiques et stratégiques sont limités et nous font défaut pour construire des revendications communes.

Pour lutter efficacement contre la régression sociale, la CGT propose de nouveaux outils au niveau syndical européen, pour une diffusion d'informations rapide sur les luttes en cours dans chaque pays, les réformes, les revendications portées pour que chaque membre dispose d'une meilleure connaissance de ce qui se fait en Europe.

Besoins d'un travail transverse à partir de groupes de travail sur :

la rémunération, sa composition, son niveau par rapport au salaire minimum et au salaire moyen dans chaque pays, etc ...

Les conditions de travail, les réglementations sur les horaires ou l'organisation du travail dans chaque pays etc...

L'hygiène et la sécurité, les mesures de protection réglementaires qui existent dans chaque pays, les structures chargées de les faire respecter etc...

La protection sociale, en matière de santé, de retraite, d'accident du travail etc...

La protection des filières nationales.

Ces groupes de travail permettront de partager les informations sur les différentes situations nationales, préalable indispensable à une activité revendicative pour des convergences concrètes.

Des outils de coordination pour chaque groupe transnational s'appuyant sur les CEE, pour mieux coordonner l'activité syndicale dans les filiales nationales de ces groupes et mieux faire face à leur stratégie, comme SNCF, XPO, RATP, ADP, Air France etc.

L'UIT, une organisation CGT qui gagne encore et toujours à être connue et développée !

Créée en 1980, l'UIT est aujourd'hui constituée de cinq fédérations (fédération nationale des transports, fédération des cheminots, fédération nationale de l'équipement-environnement, fédération nationale des syndicats maritimes et la fédération des officiers de la marine marchande). C'est un outil national de coordination et de mise en cohérence des enjeux et des revendications dans le secteur des transports. Elle crée les conditions d'une activité convergente de développement des coopérations interprofessionnelles afin d'éviter les cloisonnements syndicaux, d'unir les salariés et de construire le rapport de force pour résister mieux et conquérir plus. L'UIT, avec voix consultative au CCN, est le référent confédéral « transport » et à ce titre, en accord avec les fédérations concernées, elle représente la CGT notamment dans certains lieux institutionnels et dans des audiences ministérielles. Elle constitue également l'interface pour travailler les mobilisations avec les organisations syndicales d'autres secteurs professionnels, CGT ou non, mais aussi avec des organisations telles qu'associations d'usagers ou environnementales. Elle est aussi un interlocuteur des élu.e.s notamment parlementaires.

Depuis plusieurs années, l'UIT se décline dans les territoires sous la responsabilité des comités régionaux. La conférence de 2014 avait réaffirmé cet objectif avec la volonté qu'elle soit présente et identifiée dans toutes les régions. Aujourd'hui nous proposons d'intensifier le travail de croisement des activités professions/territoires avec la participation de référents UIT en territoire dans certaines réunions du bureau national (cf. proposition modifications statut UIT). Ce travail doit nous permettre d'investir les nombreux déserts syndicaux dans les transports et infrastructures avec la création de syndicats pour donner plus de force à la CGT, aux fédérations constitutives et aux salariés pour conquérir. C'est le sens donné aux exemples suivants de développement d'UIT en territoire.

Pays de la Loire : une UIT constituée

La conférence régionale des 14 et 15 mars 2012 a validé la mise en place de l'UIT en Pays de la Loire, conformément aux orientations prises lors de la conférence nationale UIT d'avril 2011. Son bureau fonctionne à rai-

son de trois réunions par an. Cela a permis d'avoir plusieurs initiatives sur la région Pays de la Loire. Depuis, deux conférences UIT régionales Pays de la Loire se sont tenues avec une trentaine de participants chacune. L'enjeu étant que les 5 fédérations qui composent l'UIT, mais également les UD et les UL prennent en compte l'utilité de l'outil UIT au travers d'un espace de réflexion sur les positions CGT liées aux transports sur le territoire. Cela nous a permis sur la Loire Atlantique de travailler en commun UD, UL, UIT et FD Transports sur le dossier de l'Aéroport de Notre Dame des Landes. L'UIT permet aussi de croiser des dossiers avec les militants CGT désignés dans la commission 4 (infrastructures et transports) du CESER Pays de la Loire. Dernièrement, ils nous ont sollicités pour une contribution sur le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Après une réunion rassemblant les 5 FD des Transports, nous avons élaboré une plateforme revendicative commune CGT. Nous avons travaillé également avec l'UIT Bretagne et les cheminots sur les nouvelles liaisons SNCF Bretagne-Pays de la Loire. Notre contribution a été envoyée aux élus et présidents des deux régions. Enfin, pour aider nos syndiqués à comprendre les enjeux stratégiques et politiques des transports, nous avons mis en place deux formations ISSTO, l'une sur les transports de voyageurs et la multimodalité et l'autre sur le report modal du transport de marchandises en régions Bretagne-Pays de la Loire.

Normandie : la naissance d'une UIT

La fusion de la Basse et de la Haute Normandie, le rapprochement de communes, la métropole de Rouen, les nouvelles compétences des régions, sont autant de sujets qui justifient amplement une appropriation commune des problématiques. Une réflexion partagée par l'ensemble des domaines impactés devrait immanquablement faciliter la construction de réponses et de propositions cohérentes et en adéquation avec les valeurs et les principes défendus par la CGT. C'est précisément ce qui était recherché lors d'une réunion organisée conjointement par l'UIT et le Comité Régional CGT de Normandie au début de l'année 2016. Cette première rencontre

qui a réuni 9 camarades autour des secrétaires de l'UIT et du comité régional a pris quelques décisions tel que :

- Faire le point des revendications dans les modes de transport et l'interprofessionnel pour faire en sorte de les porter ensemble.
- Travailler à un état des lieux (de l'organisation en région Normandie, du salariat et des entreprises de transport, des cadres réglementaires ...)
- Chercher un animateur au niveau régional
- Créer un collectif.

A la sortie, l'ensemble des participants a montré une réelle volonté à essayer de travailler à des revendications communes pour construire le rapport de force. Cela a aussi démontré la nécessité d'élargir rapidement le collectif en allant bien au-delà des présents et en élargissant à tous les acteurs de la région, notamment ceux des activités marines ou maritimes. Au vu de la longueur de littoral et de l'embouchure de la Seine, ils sont forcément nombreux. La proximité de Paris Capitale constitue un autre élément non négligeable. A la suite de cette réunion, la conférence régionale CGT Normandie qui s'est tenue au mois de mai 2016 a décidé de désigner un animateur UIT en Normandie. Il s'est vu confier pour mission principale de favoriser la rencontre des professions en territoire. L'objectif étant de permettre de s'organiser pour bâtir et développer la CGT partout sur le territoire normand pour proposer et imposer d'autres choix que ceux de la concurrence et du dumping social qui aboutissent inéluctablement, pour les salariés, au partage de la misère. Une mission compliquée et un objectif ambitieux qui manifestement prendront du temps.

Bourgogne-Franche Comté : une UIT en construction

La Bourgogne Franche Comté est une région fusionnée depuis le 1er janvier 2016. Cela a conduit les deux comités régionaux à appréhender ce nouveau territoire à travers une démarche revendicative offensive. La construction de propositions autour des thèmes structurants, tels que l'emploi, la formation professionnelle, Santé/Travail, Services Publics et aménagement du territoire, industrie et développement économique, Santé et Transports donnent lieu à un travail collaboratif entre les structures de la CGT avec l'objectif d'être utiles aux syndicats. Au regard de sa situation géographique, la région est traversée par plusieurs axes et dispose d'infrastructures de transports importantes. L'activité du comité régional s'est intensifiée sur le dossier « Transports », et nous a permis de préciser et de populariser nos propositions en direction des syndicats et des populations. Ce fut le cas à travers la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), la négociation TER SNCF/Région, et le transfert de compétences des départements à la région. La campagne pour une reconquête industrielle lancée par la confédération a permis aussi à l'UD CGT de Saône et Loire d'étudier le recours des canaux pour l'acheminement des matières premières et des productions des entreprises industrielles. C'est bien à partir des projets revendicatifs et de déploiements que

l'activité s'est imposée et a montré l'intérêt de structurer un travail dans la durée. Ces premières expériences militent pour la création d'une UIT en région Bourgogne Franche Comté, outil de mise en commun et de perspectives. Cet outil interfédéral en territoire doit prendre toute sa place au sein du comité régional.

Languedoc- Roussillon et Midi-Pyrénées : la réactivation d'une UIT

Les comités régionaux CGT Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées ont décidé de réactiver une UIT de territoire sur le périmètre de la nouvelle région administrative au vu des enjeux majeurs à venir dès 2017/2018, en particulier les transferts de compétences inclus dans la loi NOTRe et MAPTAM mais aussi des besoins revendicatifs communs des comités régionaux et des 13 UD que compte la nouvelle région. Bien qu'ils aient, dès 2015 entamé une réflexion collective sur l'avenir de notre outil syndical régional qui aboutira sur une conférence conjointe les 05 et 06 décembre 2017 et sans présager de l'avenir, la question d'une cohérence revendicative et l'apport futur d'une UIT sur le périmètre de la nouvelle région Occitanie est apparu comme une évidence aux UD présentes sur le territoire. Un référent est mis en place et une première séquence de réunions à eu lieu entre février et juin 2017. Plus de 40 camarades, de syndicats cheminots, TU, TRV, DIRSO ou déchets, mais aussi les 2 secteurs cheminots, les 2 CR et des UD ont entamé le travail UIT Occitanie. Afin de bien fonctionner, un cadrage/pilotage des 2 comités régionaux est nécessaire pour bien définir les objectifs mais aussi les moyens à mettre en place. L'UIT cherche à développer, avec les UD qui le souhaitent, un réseau de correspondants UIT en territoire. Le noyau du pilotage UIT se fera autour des correspondants FD et UD avec le référent UIT de territoire. La question essentielle de travailler ensemble en cohérence revendicative est actée, un travail sur la multi modalité doit suivre dans les UD, UL et bassins de vie en partant des nombreuses revendications déjà existantes pour construire un document alimentant nos revendications du futur SRADDET Occitanie. L'UIT peut servir à combattre toute forme de dumping social bien présent autour des activités transports. La dimension environnementale est importante. Le travail de l'UIT est amené à s'inscrire dans la durée. Le travail ensemble doit permettre à chacun de bénéficier d'un rapport de force d'ampleur régional et donc de peser plus.

La formation et la communication, des vecteurs de force pour l'UIT

Etre outillé pour mieux agir syndicalement dans ses responsabilités et dans ses mandats est un des objectifs de la formation syndicale CGT. A ce titre, l'UIT organise une formation transport avec l'espace revendicatif confédéral construite sur deux modules. Un stage national est organisé une fois par an et décliné en d'autres sessions dans les territoires parfois en ISST. Il s'adresse aux res-

ponsables en charge de l'activité transport en UD ou comité régional, aux membres des directions fédérales constitutives de l'UIT ainsi qu'aux dirigeant.e.s confédéraux.ales travaillant sur ces questions. La formation est indispensable pour posséder les connaissances nécessaires sur la politique des transports (état des lieux, enjeux, perspectives) et sur le cahier revendicatif. C'est le gage d'une meilleure appropriation par tou.te.s les syndiqué.e.s des revendications « transport » de la CGT et de leur développement. Dans les territoires des journées d'étude, des groupes de travail ou des sessions peuvent être organisées sur des sujets spécifiques ou d'actualité. Mais pour que ces formations atteignent leurs objectifs, encore faut-il qu'elles soient considérées comme un axe prioritaire de notre démarche syndicale et revendicative par nos organisations. Il nous reste encore beaucoup de marge de progression en la matière mais c'est un passage incontournable pour un déploiement de notre activité dans les secteurs professionnels et dans les territoires ainsi que pour l'émergence de propositions et de projets revendicatifs « transports » alternatifs. Enfin, c'est un des moyens de mise en commun des expériences et de mise en lumière des convergences indispensables à la construction du rapport de force.

Un autre levier d'acquisition de connaissances est l'information syndicale. Celle de l'UIT repose sur plusieurs outils de communication. Le bulletin de liaison de l'UIT, publication trimestrielle, propose des dossiers de fonds avec des analyses et des éléments de prospective, des brèves, une rubrique sur l'activité en territoire. Le choix et la gestion des listes de diffusion pour la version « papier » relèvent des fédérations constituantes, notamment leur mise à jour. Il est également transmis aux Comités régionaux et UD. La version dématérialisée permet d'élargir le cercle des destinataires et de rendre disponible et visible le bulletin sur les sites internet. Comment les fédérations, les organisations territoriales s'emparent-elles de cet outil ? Quels autres modes de diffusion peuvent être utilisés ? La diffusion du bulletin de l'UIT est un enjeu crucial pour faire connaître les revendications transverses et l'activité de l'UIT au même titre que d'autres formats qui permettent d'informer au fil de l'eau en fonction de l'actualité : communiqués, tracts, comptes-rendus, notes... La formation et l'information syndicales de l'UIT doivent être encore améliorées et développées pour être au service de toute la CGT.

STATUTS

de l'Union Interfédérale des Transports

Préambule

La CGT, ses Fédérations concernées, en constituant, à partir de 1979, une Union Interfédérale des Transports (UIT) se sont dotées d'un outil au service de leurs activités revendicatives, de celles de la Confédération et des structures territoriales pour développer les coopérations interprofessionnelles dans le secteur des transports et de l'équipement.

Article 1 : périmètre

En vue de faire vivre les convergences et coopérations utiles en permanence, de bâtir les mises en cohérence et d'agir ensemble dans les domaines transverses qui leur sont communs, notamment la politique des transports ; les Fédérations CGT :

- **Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des chemins de fer Français (Fédération des cheminots) ;**
- **Fédération Nationale des Syndicats de Transports (FNST-CGT);**
- **Fédération Nationale de l'Équipement - Environnement ;**
- **Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (FNSM-CGT);**
- **Fédération des Officiers de Marine Marchande ; (FOMM UGICT-CGT)**

Constituent une Union Interfédérale des Transports : UIT-CGT.

Article 2 : but, prérogatives

Ainsi constituée, l'UIT-CGT est un outil au service de toute l'activité CGT dans le domaine des transports :

- outil au service des Fédérations constituantes pour répondre à leurs besoins et attentes transverses avec une approche multimodale des transports et infrastructures.
- outil interprofessionnel d'intervention chargé d'aider à mieux confédéraliser l'activité transport.

Article 3 : fonctionnement

L'UIT fonctionne et agit sous la responsabilité des Fédérations constituantes et en coopération renforcée avec la Confédération avec les moyens que leurs exécutifs décident de mutualiser.

Article 4 : la conférence de l'UIT

Elle est composée des commissions exécutives des Fédérations constituantes et du Bureau de l'UIT sortant. Les Comités Régionaux CGT et la Confédération sont invités.

Elle est convoquée tous les 3 ans, examine le bilan, détermine les orientations et élit le Bureau, le Secré-

riat et le Secrétaire Général. (Vote à la majorité simple des présents)

Elle peut être convoquée exceptionnellement sur ordre du jour particulier.

Article 5 : le Bureau

- Il se réunit au minimum 6 fois par an. Il décide la convocation de la conférence et fixe son ordre du jour.
- Il définit, dans le cadre des orientations arrêtées à la conférence, l'activité à mener et le niveau d'intervention pour lesquels il mandate le secrétariat.
- Il est, en ce sens, chargé, entre deux conférences, de veiller à la mise en œuvre des orientations.
- Il coordonne et favorise l'activité décentralisée.

Sa composition tient compte d'un équilibre entre les parties constitutives ; les candidatures sont proposées par chaque direction fédérale. Les Secrétaires Généraux des Fédérations sont membres de droit. Ses membres impulsent et participent au travail de l'Union.

Article 6 : le Secrétariat

Il est l'organisme exécutif, chargé d'organiser le travail et de mettre en œuvre les décisions du bureau.

Il est composé d'au moins sept (7) Secrétaires dont le Secrétaire Général. Sa composition tient compte d'un équilibre entre les parties constitutives et des nécessités opérationnelles.

Article 7 : Cohérence territoriale et professionnelle

Dans le souci de mise en cohérence de l'activité CGT dans le domaine des transports, de développer les convergences d'action et d'intervention, de combattre les mises en concurrence des salariés dans les territoires et nationalement, de renforcer la CGT en adhérents, en bases organisées et en rapport de forces, il est mis en place, avec les UD et les organisations composant les Fédérations adhérentes, en concertation avec elles, des collectifs UIT animés par les Comités Régionaux CGT. En ce sens, le ou les comités régionaux désignent un animateur pour coordonner l'activité sur le territoire régionale et qui sera aussi le lien avec l'UIT nationale.

Dans un souci de renforcer le lien et le travail convergent UIT en territoire-UIT nationale, les animateurs UIT désignés en territoire participent à 2 bureaux UIT par an.

Ils ne doivent pas interférer sur la structuration statutaire propre à chaque Fédération.

Modifiés et adoptés à l'unanimité à la 11^e conférence les 28-29-30 novembre 2017.

DIRECTION de l'UIT

La direction nationale qu'est le Bureau est élue à la conférence par les commissions exécutives des fédérations constituantes qui formulent leurs propositions, dans un esprit de politique des cadres, de disponibilité et d'engagement pour un bon fonctionnement de l'outil au niveau national et du suivi dans les territoires. Les membres du secrétariat sont issus du bureau et assurent le lien et l'activité à partir des décisions prises en bureau, dans le cadre de la feuille de route que se sera donnée la conférence et en tenant compte de l'actualité transport.

Il nous faut encore améliorer le fonctionnement de l'outil UIT au niveau national dans une démarche partagée avec un souci particulier pour le fonctionnement du secrétariat.

Cette conférence verra un renouvellement de membres du bureau et il devra être pris en compte les éventuels départs de camarades qui feront valoir leurs droits à la retraite et assurer une continuité et une cohérence dans notre activité.

Ci-dessous, la composition des la direction sortante, sachant qu'un poste est vacant au secrétariat pour la FNEE.

DIRECTION DE L'UIT SORTANTE

Dominique LAUNAY	Secrétaire Général UIT
Laurent BRUN	Secrétaire Général Fédération Cheminots
Jérôme VERITE	Secrétaire Général Fédération des Syndicats de Transports
Nicolas BAILLE	Secrétaire Général Fédération de l'Equipeement/Environnement
Michel LE CAVORZIN	Secrétaire Général Fédération Nationale des Syndicats Maritimes
Jean-Philippe CHATEIL	Secrétaire Général Fédération des Officiers de la Marine Marchande

Fédération des Travailleurs, Cadres et Techniciens des Chemins de Fer CGT (Cheminots)

David DONNEZ – Pascal POUPAT – Guy ZIMA – Sébastien GASC - Jean RICONNEAU

Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT (FNST)

Thierry LILLIER – Jean-Louis DELAUNAY – Jacques ELIEZ – Jacky ALBRAND – Valérie RAPHEL

Fédération Nationale de l'Equipeement/Environnement CGT (FNEE)

Gaëtan SILENE – Charles BREUIL – Gauthier STUTZER – Christophe HEGOT – Didier LASSAUZAY – Isabelle PERON

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes CGT (FNSM)

René ALTERO

SECRETARIAT

Dominique LAUNAY – Jacky ALBRAND – Isabelle PERON – Michel LE CAVORZIN – Sébastien GASC – Thierry LILLIER – René ALTERO – Guy ZIMA – Jean-Philippe CHATEIL