

Edito	P 1
Loi de finances 2011	P 2 / 3
Indicateurs sociaux : contrat de transport	P 4
Canal Seine Nord Europe	P 6/7
Ingénierie du transport public	P 8/9
Congrès ITF, compte-rendu	P 10/11
Dispositions législatives de l'Europe, mode d'emploi/calendrier	P 12 à P 26
9^e conférence, contributions des fédérations.....	P 17 à 27



BONIFIER le reveil du sens !



A peine l'encre de la promulgation sèche que les faits maintiennent au devant de la scène le droit à la retraite à 60 ans. La page n'est pas tournée !

Le dossier des retraites complémentaires tient sur le vif la question des financements, il va éclairer, à point nommé, sur le système par point.

Gouvernement et patronat routier remettent en cause le Congé de Fin d'Activité (CFA) dès 55 ans des conducteurs routiers, obtenu en 1997 au nom de la pénibilité. 3 scénarios sont sur la table : glissement de la plage de CFA vers 57 à 62 ans, maintien du droit à 55 ans mais CFA jusqu'à 62 ans soit 2 ans de plus et donc baisse de la prestation ... ou la lutte des salariés, financements nouveaux et maintien de l'acquis social.

L'éclairage sur l'onde de choc de la réforme est ici édifiant. Il est si rapide qu'à coup sûr de nature à confirmer la durabilité d'un mouvement social qui, en France et en Europe, donne sens à une autre répartition possible des richesses. En France, en 2010, les salariés produisent 5 fois plus qu'en 1960 ! En 20 ans, le capital a spolié 10 points sur la part salariale. Aucun scrupule à taper dans la caisse du capital !

Analyser le mouvement social en cours, inscrit dans une décennie de luttes, est déjà un enjeu dans la société et pour le syndicalisme. Capacité à mobiliser large, limite de l'organisation et du niveau des forces syndiquées ; capacité à retourner l'opinion publique, pour l'essentiel composée de salariés, sur l'injustice de la réforme et l'absence de négociation, mais limites sur son implication au même niveau, méritent un regard collectif pour donner plus de carburant au moteur CGT et améliorer les réglages au contact des salariés pour les faire engager. La marge de progression dans les transports est substantielle.

Mais le niveau d'intervention des salariés est bien le véritable évènement de cet

automne. En exerçant un contrôle rapproché de l'intersyndicale, il garantit la durabilité de l'unité, dynamique incontestable. C'est aussi une vertu des rapports de forces. Les salariés mobilisés et ceux adhérents ont sonné le rassemblement du syndicalisme : BRAVO !

La période scelle l'exigence d'une démocratie sociale. Septembre à novembre 2010 a constitué un épisode d'un feuilleton pour que soit plus belle la vie. Salaires, emplois et services publics y sont, généreusement, accueillis pour mieux nourrir la retraite.

Ce reveil du sens de l'action interprofessionnelle unitaire marque le mouvement, lui donne la marche à suivre pour grandir le rapport des forces. Militer plus et mieux ensemble nous est posé avec force.

En repoussant notre 9^e Conférence aux 06-07 et 08 avril 2011, nous avons donné priorité à la lutte et voulu bonifier ce rendez-vous de décisions sur notre outil CGT, lui faire bénéficier de ce vécu exceptionnel.

Prendre ce recul d'analyse nous renforcera pour déployer plus la CGT, gagner la syndicalisation, s'organiser pour être plus efficace et mobilisateur.

Pièce supplémentaire à la préparation, ce numéro porte contribution de nos fédérations, confirme leur engagement établi dans le document préparatoire vers plus et mieux de mise en commun.

Il complète les contributions des territoires dans le dernier numéro et un compte-rendu du congrès ITF vient situer nos enjeux de syndicalisme international.

Se saisir du report pour organiser en région les réunions préparatoires, c'est nous mettre sur la route d'un meilleur outil CGT de confédéralisation. Ainsi, gageons que nous bonifierons les travaux des 06-07 et 08 avril et les mobilisations.

D. Geneste
Secrétaire Général - 25/11/10



6 - 7 et 8 avril 2011

9^{ème} Conférence

Union Interfédérale des Transports

Salle du CCN - Siège de la CGT



LOI DE FINANCES 2011

Budget Transports :

**Rigueur et Austérité vont avoir raison du développement durable.
Racket sur les usagers, Protection des profiteurs**

Les financements transports, présentés en légère hausse (+ 31 millions soit +0,4%) affichent en réalité une baisse de 233 millions (- 6%).

Rappelons que les financements transport comprennent le budget transport lui-même, celui de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) et l'utilisation des ressources extra budgétaires. C'est cette présentation d'ensemble qui permet au gouvernement d'afficher une croissance de 0.4%. Le budget des transports lui-même est en recul incontestable de 6%. Nous avons là une véritable opération de maquillage de chiffres. Rien d'étonnant si l'on en juge la formule figurant dans le projet de rapport du gouvernement au parlement sur l'avancement de mise en œuvre du Grenelle. « Éléments de la loi de finance : A présenter sous la forme la plus positive possible tout en restant exact » tout est dit sur l'esprit.

Dans le budget de l'Etat lui-même

Le programme « infrastructures et services de transport » (exploitation, entretien des réseaux, soutien au transport combiné... aides aux opérateurs...) est de 3,104 milliards, en baisse de 7% soit 241 millions en moins. Celui « sécurité et affaires maritimes » s'élève à 132 millions en baisse de 1%. Celui sécurité et circulation routières est à 58 millions, soit moins 5.2%.

Hors budget de l'Etat lui-même

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à 2, 204 milliards soit plus 15%. Elles proviennent de la taxe d'aménagement du territoire, des redevances d'occupation du domaine public payées par les sociétés d'autoroutes, d'une fraction des amendes radars. S'y ajoute la subvention d'équilibre issue du budget de l'Etat, à hauteur de 984 millions, identique à 2010. Rappelons que cette subvention compense le report à 2012 de la taxe poids lourds, dite « éco taxe », décidé en 2009. Reste que le manque à gagner

de ce report est de 1.3 milliards brut pour les ressources de l'Etat. C'était pourtant le seul engagement de ressource financière du Grenelle de l'environnement, sa vocation était de sortir le transport routier de la sous tarification par prise en compte des externalités. Le budget public vole au secours de la non mise à contribution du transport routier.

On retrouve également là les conséquences du scandale de la privatisation des sociétés d'autoroutes qui a privé l'Etat de la ressource à présent entre les mains des actionnaires, ce n'est pas moins de 2 milliards par an.

Par ailleurs, il s'avère difficile de vérifier que la « manne » de 400 millions d'€, provenant de la mise en concession autoroutière de l'A63 en 2010, annoncée pour le financement des infrastructures alternatives, soit finalement dans le comptes 2011 de l'AFITF. On peut même sérieusement en douter bien que le cahier des charges de la concession précisait : « en contrepartie de l'apport en nature par l'Etat de l'infrastructure existante, la société concessionnaire reversera à l'Etat 400M € ». S'ils ont été versé, où les met l'Etat ?

Les ressources extra budgétaires

- 180 M€ en provenance des amendes radars fléchés vers des financements transports.
- Nouvelle disposition de financement des «Trains d'Equilibre des Territoires » (corail) :
 - Une ressource issue d'une « contribution de solidarité » sur les billets de train TGV, à hauteur de ?? . C'est l'usager qui paiera !
 - Une fraction de la Taxe Aménagement du Territoire payée par les sociétés d'autoroutes à hauteur de 35M€. Là c'est le vase communicant (« fraction »), même si l'affichage s'attache à dire qu'il s'agit d'un supplément de taxe, il semble bien que ces 35M€ sont pris sur ce qui était destiné à l'AFITF pour les infrastructures. Le flou complet ;
- Modification des taux de la taxe hydraulique sur les ouvrages d'eau, dédiée à VNF, qui passent de 4.6€ à 7€ par milliers de m3, soit 30 millions de ressources en plus. Rappelons que les sociétés de production d'électricité le répercutent sur les factures d'électricité des ménages.

Les grandes lignes de réductions, de financements et d'investissements

Les transports n'échappent pas, quoi qu'en dise le ministre, à l'austérité et la rigueur, même s'ils n'atteignent pas la barre générale des 10% d'économies.

Sécurité routière : baisse des installations radars, programme de déploiement de 503 unités.

Budget annexe aviation civile (BACEA) : économies sur les coûts structurels et les effectifs du programme « contrôle et exploitation aériens » moins 8 millions et moins 188 ETP sur les 11276, le tout présenté au nom de la crise.

Routes : diminution de l'enveloppe de travaux curatifs des chaussées, réductions des effectifs du MEEDDM liées à la suppression de l'ingénierie publique.

Sécurité routière : baisse de 3 millions (soit 5,2%).

Fer : Le concours de l'Etat de 2,654 milliards pour le plan de rénovation ferroviaire engagé en 2006 est identique à 2010 (1000 km de voies). C'est seulement à la faveur des péages payés par les opérateurs à RFF, appelés à nouveau à augmenter en 2011 dans le cadre de la réforme de la tarification intervenue en 2010, que les investissements supplémentaires peuvent être espérés. C'est donc un nouveau transfert, principalement sur la SNCF. Au bout du compte, c'est l'usager, d'où le débat lancé sur la libéralisation et l'augmentation des billets voyageurs. Coté fret, c'est la concurrence déloyale entre le rail et la route qui est confortée.

Sécurité et affaires maritimes : enveloppe quasi identique de 132 millions mais poursuite de la réduction des effectifs chargés des missions mer, notamment les contrôles des navires (pourtant engagement fort du Grenelle de la mer), les contrôles de la pêche et du littoral. Moins 190 emplois en 2010, moins 96 en 2011, cela s'inscrit dans la baisse générale des effectifs du MEEDDM de 1287 Equivalents Temps Pleins en 2011.

Transports maritimes : soutien au pavillon français, 76 millions contre 78,4 en 2010, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des autoroutes de la mer. Mais, paradoxe, la première qui vient de s'ouvrir se fait sous pavillon bis anglais !

Portuaire : Crédits au même niveau de 2010, exit la réforme qui devait garantir la grande modernisation mais se limite à la perte de maîtrise publique.

Fluvial : Futur contrat de performances Etat/VNF ; contribution de 70 millions supplémentaires à VNF, affirmation que les ressources de VNF seraient augmentées de 71 millions en 2011 (effet taxe hydraulique ?) et aides aux opérateurs de transport combinés.

Transports collectifs : dans le cadre de l'enveloppe de 800 millions, issue de l'engagement du Grenelle de 2 milliards, lancement de la deuxième tranche d'aide aux autorités organisatrices sur les 50 projets retenus en 2009.

Répartition des investissements de l'AFITF

2011 doit être l'année des premières réalisations du Grenelle de l'Environnement.

Les principales réalisations et projets s'élèvent en crédits de paiement à 2,2 milliards :

- 41% pour le mode routier (plan de modernisation des itinéraires routiers des contrats Etat/régions (2000-2006) et contrats de projet (2007-2013).
- 59% sur les modes alternatifs pour le financement des grandes opérations (LGV en cours ou lancées : Bretagne pays de Loire et Rhin Rhône, Tours Bordeaux, 2^{ème} phase LGV Est, contournement Nîmes-Montpellier, canal seine-nord-Europe, autoroutes ferroviaires et maritimes...).

Compte tenu des arriérés d'engagements, cela contraste avec les 75% des modes alternatifs de la LOI de programmation du Grenelle I.

La problématique du budget triennal

La période 2011-2013 est la mise en œuvre des engagements du Grenelle de l'environnement, dont 2.5 milliards devaient être destinés aux transports. C'est cet aspect triennal qui permet au ministre l'annonce d'un financement des politiques du Grenelle Environnement préservés des réductions de 10% des autres postes budgétaires. C'est un véritable leurre !

Nous sommes loin des objectifs atteints avec deux ans d'avance selon l'enfumage du ministre !

En conclusion, déni de démocratie et de transparence

D'obscurité en manipulation, la présentation de ce budget est un véritable scandale en matière de démocratie. Comment la République peut-elle se satisfaire d'une présentation illisible, succincte au point d'être limitée aux documents de presse du ministère et de surcroît avec un délai de seulement 12 jours avant le débat parlementaire, lui-même réduit à examen expédié en commission ? Cette mascarade de démocratie devient véritablement dangereuse, si les parlementaires s'y complaisent, force sera de constater que qui ne dit mot consent ! Ces derniers seraient bien inspirés de faire émerger de nouveaux financements qui reposent sur l'octroi d'une part des richesses aux transports, secteur crucial à l'intérêt général. C'est la question essentielle qui reste entière et ne trouvera certainement pas réponse dans une politique d'affichages. En attendant, la France s'enfonce dans une logique d'objectifs d'un Grenelle de l'environnement de plus en plus inatteignables, comme le souligne l'avis de l'Autorité Environnementale sur le Schéma Nationale d'Infrastructure. Le cap reste à changer, le rêve sur la rupture made in Sarkozy est consommé.

Montreuil, le 07 octobre 2010

Indicateurs sociaux, environnementaux et de qualité dans contrats transports

La donne peut bouger. Poursuivre l'action pour gagner

Face aux logiques de contractualisation au moins disant social, face à l'exacerbation de la concurrence générée par le règlement OSP qui comporte malgré tout une clause ouvrant la possibilité de ces exigences ; la CGT a engagé depuis 3 ans l'action pour concrétiser dans les faits. La démarche marque des points, faisons le point pour mieux poursuivre.



Dans la construction du règlement européen sur les obligations de service public dans les transports par chemin de fer et par route, le syndicalisme européen arrache l'inscription de la possibilité de ces critères dans les contrats.

Dans le prolongement, la CGT engage le combat en France pour rendre cette disposition obligatoire. Ce fut le cas par un amendement (article 12) à la loi de 2007 motivé par le service minimum en cas de grève. Cet amendement, adopté par le Parlement, rend ces critères obligatoires, mais le Gouvernement s'est, jusque là, bien gardé de publier le décret d'application.

Mettre en avant un contenu

Dès l'automne 2007, l'UIT CGT, avec les Fédérations, engage la réflexion sur un contenu revendicatif sur ce sujet, de manière à être concret et pouvoir pousser la démarche.

Intervient, dans la même période, le Grenelle de l'Environnement, s'y nouent des convergences avec les ONG, se forge aussi une unité syndicale qui embrassent ce sujet, parmi d'autres.

De là, est décidé un travail commun, les ONG et les syndicats construisent une grille d'indicateurs. Ce travail débouche sur une plaquette d'indicateurs revendicatifs co-édité UIT-CGT/FGTE-CFDT, en juin 2009 (voir Bulletin UIT n° 59 de juin 2009 photo maquette ci-jointe)

L'UIT CGT et la FGTE CFDT saisissent les responsables politiques

Adressée aux parlementaires, remise au Ministre, adressée à toutes les associations de collectivités ... la plaquette surprend, percute. La partie patronale (UTP), également saisie, s'en offusque, s'en trouve même mise sur le reculoir, au point qu'elle est conduite à produire une note répondant, point par point, au contenu syndical.

L'UTP justifie ainsi son opposition frontale à l'obligation de tels critères dans les contrats « contraire au principe du marché ». Rien d'étonnant ni d'anormal de la part de la partie patronale, nous sommes là au cœur d'affrontements de fond quant aux conditions d'exploitation des salariés.

Nous sommes également sur le terrain des droits d'intervention des salariés que nous revendiquons sur les choix d'orientation des entreprises. Deux sujets d'affrontements qui, de plus, justifient notre volet sur la démocratie et la transparence dans la plaquette, volet fortement rejeté par l'UTP.

L'UTP s'isole

Mais la partie patronale s'isole. La plaquette syndicale est présentée à l'Observatoire National des Transports, l'UTP est bien seule à contester (voir Bulletin UIT n° 60 –sept 2009). Elle y développe

une pléiade d'arguments juridiques uniquement fondés sur le contexte actuel, prétendant qu'il est gravé dans le marbre.

En outre, devant les représentants des Autorités Organisatrices, la position de l'UTP, pas à pas, démontre que le blocage du dialogue social est de sa responsabilité. Son crédit en prend un coup. Au salon des CE et CHSCT, organisé par la NVO les 21-22 et 23 avril 2010, le village Développement Durable comporte le sujet transport. La CGT y distribue un 4 pages dont un chapitre porte sur ce sujet, sur le thème « transport de voyageurs : reconquérir le service public ».

Un débat confronte la CGT, l'UTP, une association environnementale et le GART. Très en difficulté, l'UTP en est réduite à faire valoir un pragmatisme économique qui doit primer sur toute autre considération. Isolement confirmé !

L'ADF et le GART reçoivent les syndicats

Saisi en juin 2009, et sans doute observant l'évolution résumée ci-dessus, l'AMF reçoit l'UIT CGT et la FGTE CFDT sur cette plaquette en janvier 2010. Le GART (Groupement des Autorités Responsables du Transport) fait de même, le 14 avril 2010.

Les deux institutions de premier plan, et dont le bureau est composé de toutes les tendances politiques des élus, affirment leur vif intérêt pour la démarche syndicale engagée.

Elles font valoir leur surprise sur le niveau et la qualité du document, confirment sa compatibilité, sans doute en l'ayant fait aussi minutieusement étudier, avec les dispositions législatives. Elles attirent, tout de même, l'attention sur l'obligation de conduire une mise en œuvre de concert avec la recherche de nouveaux financements.

Une première table ronde « en ligne de mire »

Le 14 avril 2010, devant le Bureau du GART, sachant que ce groupement réunit toutes les autorités Organisatrices, les deux organisations syndicales lui demandent d'être à l'initiative d'une table ronde à vocation de négociateur pour concrétiser.

Sous l'impulsion du Président du GART, le principe est acté. Quelques jours plus tard, le Bureau du GART donne mandat à ses services pour engager la préparation de cette initiative, avec l'objectif que le processus débouche sur la réalisation d'une charte du GART en recommandation aux Autorités Organisatrices.

Le GART n'a pas, certes, autorité hiérarchique sur les Autorités Organisatrices qu'il fédère. Il ne peut, de ce point de vue, élaborer de document qui serait considéré opposable mais, forcément, se limite à une ligne de conduite et de cohérence.

Même en ayant cela à l'esprit, la CGT et la CFDT jugent l'objectif que se fixe le GART important. Il ne sera pas sans influencer sur la conduite des Autorités Organisatrices.

Le Directeur du GART reçoit les syndicalistes

Le 07 octobre, l'UIT-CGT et la FGTE-CFDT sont reçues par le Directeur du GART qui procède à des rencontres bilatérales de toutes les parties, en construction de la table ronde. Il nous confirme l'opposition farouche de l'UTP, mais aussi son isolement et précise que ce sont les élus qui décident quoi mettre dans les

cahiers des charges d'appels d'offres et les contrats en termes d'exigence. **Le GART envisage l'organisation suivante :**

1 - Table ronde :

GART - OS - UTP - ARF - ADF - AMF, objectif : la tenir au plus tard 2011

2 - La table ronde dégage les grands principes. Acte la nécessité d'indicateurs dans les cahiers des charges d'appel d'offres et dans les contrats.

3 - La table ronde définit des groupes de travail sectoriels (en principe 3)

- TU

- Ferroviaire

- TRV

Ces derniers définiront les contenus propres aptes à faire consensus.

4- Le GART élabore sa charte de recommandation comme main courante pour les Autorités Organisatrices.

La CGT et la CFDT ont pris acte et précisé qu'elles étaient disposées à s'inscrire dans ce schéma et cette méthode.

Après avoir rencontré l'UTP (prévu en novembre), pour la même présentation, le Directeur soumettra au Bureau du GART pour validation et mise en œuvre.

Sur le terrain aussi

Si la démarche nationale a son importance, l'action syndicale ne saurait attendre tout d'elle. La mobilisation, la prise en compte et le relai au plus près des salariés sont même de nature à mieux nourrir la démarche nationale et à former le rapport de force utile.

Plus le patronat, adhérent et constituant de l'UTP, sera bousculé au quotidien, dans l'entreprise, par les salariés concernés, plus il sera contraint de concéder du terrain sur sa position de blocage déjà intenable.

La prise en compte de notre plaquette est, déjà, efficiente par plusieurs syndicats d'entreprise et ils engrangent des résultats au devant des Autorités Organisatrices et face à leurs directions. C'est clair, ce contenu revendicatif concret est bien vivant. Il est gagnant !

Conclusion : poussons plus fort !

Plus le portage de ce dossier se démultipliera sur le terrain, mieux il va nourrir le processus de négociation car cela en est bien un, que la démarche a permis d'ouvrir.

Pousser ainsi l'avantage, c'est se donner les garanties que le sens acté par le GART soit préservé. C'est aussi se donner les moyens d'un meilleur contenu acté en fin de processus de négociation et d'obtenir une charte solide. Elle sera alors un point d'appui considérable à faire valoir sur le terrain responsabilisant l'Autorité Organisatrice, la Direction de l'entreprise et du Groupe du Transport.

Déjà, le cheminement démontre combien, depuis un contenu revendicatif concret et avec une démarche offensive, on peut avancer sur une pratique syndicale conquérante et gagner une négociation sur la revendication.

C'est forcément plus confortable que de seules négociations sur les intentions adverses.

Rien à perdre. Tout à gagner.



Union Interfédérale des Transports

UIT CGT - 263, rue de Paris - Case 571 - 93515 Montreuil Cedex
TEL: 01 48 18 87 07 - FAX : 01 48 57 80 90 - E-mail : uit@cgt.fr

**La CGT
demande le statut
de grand chantier**

A l'attention de Monsieur Jean-Louis BORLOO
Ministre de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement Durable et de la Mer
246, Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Objet : canal Seine/Nord/Europe

Paris, le 23 septembre 2010

Monsieur le Ministre d'Etat,

Confirmée dans les travaux et décisions du Grenelle de l'Environnement, l'édification du Canal Seine-Nord-Europe va s'engager en 2011 et s'échelonner jusqu'en 2015.

La CGT a toujours milité pour la réalisation de cette infrastructure indispensable à une réorientation de notre système de transports.

C'est une opération immense qui va s'engager à partir de 2011, elle va mobiliser pour sa construction jusqu'à 11 000 salariés dont plus de 4 000 directement sur le chantier.

Tant dans cette phase de réalisation que pour la suite au regard des incidences sur les économies locales, régionales et même nationales, cette infrastructure va bouleverser la situation de l'emploi et même la nature de certains emplois sur son tracé.

De nouveaux emplois, métiers, de nouvelles activités vont se présenter sur ce tracé et son périmètre d'influence économique lorsque la navigation marchande et de loisirs y sera efficiente. De nouveaux besoins industriels en déclinaisons se feront jour et seront de nature à ouvrir aussi des perspectives aux emplois directement liés au chantier de construction dont certains sont, par définition, temporaires.

Nous pensons, de plus, que ce chantier, premier de cette dimension issu du Grenelle de l'Environnement, doit être un laboratoire à ambition de modèle en matière de développement durable (social, environnement, économique) tant du point de vue de sa réalisation que de son utilisation et exploitation future. Même si l'ingénierie est relativement avancée et semble s'opérer dans ce cadre, l'identification des besoins doit rester une ligne de conduite tout au long de la réalisation afin de garantir le minimum d'absence d'équipements, par exemple pour les conditions de travail et de vie des salariés qui évolueront dans l'exploitation future du canal.

Mais, pour l'heure, la CGT s'intéresse aussi aux salariés qui vont être mobilisés dans la construction, aux conditions de vie et de travail qu'ils vont avoir et, pour nombre d'entre eux, aux perspectives durables d'emplois en aval de la mise en service.

Nous vous demandons de donner à cette réalisation le statut de « **grand chantier** », le plus rapidement possible, en amont du début des travaux.

Engager cette démarche, comme vous le savez, permet de préciser l'intervention de l'Etat et surtout de fixer 4 objectifs essentiels :

- Préparer l'arrivée du chantier dans les territoires,
- Accompagner son déroulement,
- Valoriser les opportunités pour le développement des territoires,
- Préparer l'après-chantier

Elle repose sur une organisation en trois comités :

- Un régional et interrégional de pilotage
- Un de coordination (qui doit prendre en compte les questions de logement, formation et projets territoriaux)
- Un de concertation dans lequel les acteurs sociaux, dont les organisations syndicales, ont place.

Vous comprendrez, Monsieur le Ministre d'Etat, que ces deux derniers comités ont un intérêt majeur, pour une organisation syndicale des salariés, eu égard à l'ampleur de cette réalisation.

Nous ne pensons pas, un seul instant, que l'Etat puisse imaginer ne pas donner ce statut pour s'exonérer de la démarche « grand chantier » et ainsi dispenser tous les acteurs, d'autant que cette réalisation se fait en PPP, de la mise en place des comités de concertation départementaux dans lesquels la CGT entend siéger et faire valoir les droits et besoins des salariés.

Certains que vous porterez une attention particulière à ce sujet, cœur d'un dialogue social efficace et dans l'attente de vous lire,

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre d'Etat, nos salutations les plus respectueuses.



Daniel GENESTE
Secrétaire Général

Ingénierie du transport public :

**L'action syndicale met les logiques de concurrence
et de casse du service public sous le reculoir**

SYSTRA est confirmée et renforcée

UNE VICTOIRE QUI CONCERNE TOUT NOTRE SYSTÈME DE TRANSPORT



Conserver et consolider cette structure d'ingénierie publique concerne, bien au-delà de la RATP et de la SNCF, tous nos réseaux urbains et interurbains de transports. Disposer d'un outil public est un atout incontestable.

Pour la CGT, c'est là une victoire qui en appelle d'autres. Elle démontre qu'il est possible de gagner.

Les faits

En septembre 2009, le rapport Bénard, commandé par le gouvernement, menace sérieusement SYSTRA, filiale d'ingénierie commune à la SNCF et à la RATP.

Il préconise le scénario de divorce et la création de structures d'ingénierie séparées et concurrentes par la SNCF d'un côté, par la RATP de l'autre et chacune en alliance avec des groupes privés ; Ce scénario avait déjà été devancé, dès 2006, par les deux entreprises publiques ne cessant de vouloir chacune être plus forte dans la concurrence : une stratégie du chacun pour soi et dans son coin, chacun contre l'autre.

Rien de très étonnant, dès lors, que le gouvernement a fait le choix d'engager les deux entreprises publiques dans une concurrence, de plus en plus, exacerbée tant sur le territoire national que dans leurs présences à l'étranger.

Rien de très étonnant dans la logique plus globale en France et en Europe de casse du Service Public pour tout livrer au marché. C'est, d'ailleurs, dans cette même logique que, dans le cadre de la RGPP, le gouvernement instruit la fin de l'ingénierie publique dans les services de l'Équipement qui comprennent l'ingénierie financière des projets transports entre autres.

La position CGT et l'action engagée

Sans revenir, ici, sur la contestation de la casse du service public, la CGT porte, sur la question de l'ingénierie et dans une cohérence intégrée avec l'organisation nécessaire du système de transports, des propositions élaborées. Elles sont, au demeurant, crédibilisées par les enjeux de Développement Durable et les engagements du Grenelle de l'Environnement, aujourd'hui mis sous l'éteignoir par le gouvernement et d'autant plus ignorés par la SNCF comme par la RATP :

- Une maîtrise publique indispensable,
- S'engager vers la création d'une ingénierie publique du Développement Durable,
- Mettre en place un pôle public national de transport public, avec une gouvernance démocratisée et englobant une ingénierie mutualisée.

C'est sur ces fondamentaux que la CGT, à la SNCF et à la RATP, a engagé l'action pour contrer le projet funeste. Les administrateurs, élus CGT des salariés dans les deux entreprises, ont alors pu faire valoir avec plus de force les solutions alternatives.

Les administrateurs salariés SNCF et RATP, élus CGT, relayent et ne lâchent pas le morceau

Ils rappellent que c'est grâce à ces entreprises publiques et aux structures communes, comme SYSTRA, qui en sont issues que la

France a acquis une place majeure dans l'ingénierie du transport avec, à la clé, des retombées industrielles importantes.

Ils font valoir que ce secteur d'activité est appelé à une forte croissance avec l'essor des grandes métropoles, la recherche de modes de déplacement des personnes et d'acheminement des marchandises compatibles avec les exigences d'un développement durable. Les projets de mise en œuvre qui en résultent, les modernisations ou extensions des réseaux doivent être maîtrisés et instruits en conséquence.

Partant de là, au CA de la RATP et de la SNCF, les représentants des salariés, mandatés CGT avancent tout l'enjeu qu'il y a à préserver et renforcer le savoir-faire et non le disperser. Et d'insister sur l'orientation des collectivités territoriales vers des solutions globales en matière de transport, ce qui pousse à mieux intégrer les ingénieries ferroviaires et urbaines.

C'est, en effet, par une coopération plus étroite entre les groupes publics que l'on peut répondre à ces défis. Solution que le rapport Bénard a, bizarrement, « oublié » d'étudier.

La CGT interpelle aussi l'Etat et le Gouvernement

Ne manquant pas de faire valoir les arguments ci-dessus, la CGT ne s'est pas privée de mettre aussi l'accent sur l'ineptie libérale. Face aux sociétés privées anglo-saxonnes qui veulent dominer le secteur, la constitution d'une grande structure publique d'ingénierie du transport est le seul et bon moyen de défendre les intérêts de la France.

28/10/2010, le rapport Bénard retoqué et la victoire va au-delà du status quo

Sur fond de mobilisation sociale conséquente dans le pays (conflits retraite-emploi-salaire ...), les interventions et actions ont fait mouche. Gouvernement, SNCF et RATP sont ramenés à la raison, l'arbitrage décisionnel conforte l'ingénierie publique en coopération entre les deux EPIC. Il va dans le sens du concept global, porté par la CGT. Cette victoire est une étape qui conforte notre action vers un grand pôle public nation du transport public. Continuons la lutte, rien n'est inéluctable.

Et la Fédération CGT des Cheminots et l'Union Syndicale CGT-RATP (fédérée à la Fédération des Transports) de communiquer

« Le bon sens et l'intérêt général l'emportent enfin ! »

Le dossier SYSTRA vient enfin d'être tranché.

Les PDG de la SNCF et de la RATP ont annoncé, avec la validation du gouvernement, ce jour un accord concernant l'avenir de leur filiale commune d'ingénierie qu'est SYSTRA.

Les points marquants en sont les suivants :

- **SYSTRA est confirmée comme structure d'ingénierie commune aux deux entreprises pour la France et l'international ;**
- **Elle sera renforcée par l'intégration de Xélys (groupe RATP) et Inéxia (groupe SNCF) ;**
- **La RATP et la SNCF s'engagent à ne pas créer de structure qui ferait concurrence à SYSTRA ;**
- **La gouvernance de SYSTRA sera partagée grâce à une présidence alternée RATP/SNCF.**

Nous exprimons, par ce communiqué, notre profonde satisfaction !

La solution retenue rejoint la position et les propositions que nous avons exprimées dans un précédent communiqué commun en date du 09 septembre dernier ;

La démonstration est, ainsi, faite de l'utilité et de la pertinence de l'intervention syndicale dans les choix stratégiques des entreprises, à cette occasion, la CGT démontre combien ses propositions peuvent porter haut les valeurs du service public.

Ce choix des deux entreprises publiques met un terme à la guerre qu'elles se menaient dans le domaine de l'ingénierie et renoue avec la pertinence d'une coopération renforcée, aussi gage d'efficacité économique.

Par cette nouvelle donne, l'ingénierie publique française aura les moyens de se renforcer dans un contexte marqué par le développement des infrastructures de transport collectif partout dans le monde.

Ce qui vient de se décider donne raison à la CGT contre ceux qui, au nom d'un supposé « réalisme », nous enjoignaient d'accepter que les deux entreprises mettent fin à leur travail commun pour s'allier, chacune, avec des partenaires privés.

Cela démontre aussi qu'il n'y a aucune fatalité à ce que les rapports entre RATP et SNCF soient dictés par la logique de concurrence : la puissance publique a les moyens, lorsqu'elle le décide, d'y mettre fin.

Demain, il faudra aussi que se mette en place un véritable « pôle public de transport », c'est le sens de notre revendication pour l'intérêt de la collectivité et l'avenir du service public de transport.

Paris, le 28 octobre 2010



Congrès ITF

3 au 12 août 2010, la Fédération Internationale des syndicats de Transports a tenu son congrès. Choc des cultures et Poids d'un syndicalisme mondial face à la globalisation libérale assuré ! La CGT, dont 4 de nos fédérations sont adhérentes à ITF était présente : aperçu et compte rendu.

Le congrès de l'ITF (Fédération Internationale des Syndicats de Transports) s'est tenu à Mexico du 3 au 12 août 2010. Il avait fait l'objet d'une préparation importante au niveau des Fédérations adhérentes (cheminots, transports, syndicats maritimes (sédentaires et marins), officiers de marine marchande). La délégation CGT était donc composée de quatre camarades des transports, deux des cheminots, un des officiers de marine marchande. La participation à des congrès internationaux se révélant lourde, y compris financièrement, nous devons réfléchir collectivement à créer les conditions d'une meilleure participation des fédérations adhérentes, l'enjeu étant une affirmation de nos revendications dans tous les secteurs des transports.

La prise en compte de l'ensemble des problématiques transports, tant générales que sectorielles, impose probablement une meilleure coordination dans le périmètre de l'UIT lorsque cela recoupe leur périmètre (par exemple, sur la question de l'infrastructure de transport).

Des différences d'approche

Ce congrès, important dans la démarche syndicale des affiliés au niveau mondial, s'inscrivait également dans une logique d'affirmation, pour notre part, des attentes et revendications de la CGT. Le contexte du syndicalisme mondial et des syndicalismes nationaux reflète nécessairement des différences de politique et de démarche revendicative, surtout lorsque l'on compare d'un pays à un autre sur un même continent, et de manière plus affirmée encore sur des continents différents. La CGT, dans sa démarche, n'entend pas imposer son propre syndicalisme aux autres mais entend peser sur la démarche coordonnée dans les Fédérations et Confédérations dans lesquelles nous sommes présents. Nous entendons contribuer au débat, faire réfléchir et réfléchir aussi. Faire entendre cette voix est loin d'être aisé dans un fonctionnement de structures qui ressemble fort peu à notre propre démarche (les Congrès étant traversés par les mêmes tendances). Rappelons que, dans une logique assez anglo-saxonne,

les décisions se prennent plus sur le principe du consensus que sur celui de la confrontation d'idées que nous pratiquons chez nous. Cependant, cette méthode recèle des insuffisances lourdes en cas de divergences profondes de démarche. Nous avons eu l'occasion de nous confronter à cette difficulté pendant ce congrès, j'y reviendrais plus loin.

Un poids et une démarche constructive de la CGT

Ceci étant, alors que nous n'avions pas été en capacité de déposer des motions (le « document » du Congrès prend la forme d'une juxtaposition de motions, certaines d'ordre générale, d'autres plus locales ou catégorielles), la CGT a été l'organisation qui a déposé le plus d'amendements aux motions permettant ainsi la prise en compte de nos préoccupations sur la globalité de l'orientation de l'ITF, fruit de notre préparation dans laquelle nous avons impliqué l'UIT. Ces amendements ont été, à une exception prête, pris en compte sous une forme ou une autre.

Un des amendements les plus importants portait sur une motion australienne visant à promouvoir le financement des infrastructures de transports par les cotisations retraites captées dans les fonds de pensions. Si cette motion répond peut être à la problématique privée des retraites à l'anglo-saxonne (utiliser les finances considérables des fonds de pension à des fins utiles et non spéculatives, vu de ceux qui y sont confronté, il nous faut l'entendre), elle ne pouvait en aucun cas (et encore moins alors que nous défendons en France notre système de retraite par répartition) prendre une valeur universelle en tant que motion ITF applicable à tous les syndicats de transports du globe. La bataille politique qui s'est déroulée (les australiens souhaitant conserver leur rédaction, la CGT, assistée d'un certain nombre de syndicats, menaçant d'un vote en plénière pour faire trancher le différend) ne fut pas qu'anecdotique ; elle révélait la plus forte pénétration de la politique libérale dans certains pays, les capacités du syndicalisme national à s'opposer à ces transformations majeures, ainsi que de vraies divergences de revendications sur une question fondamentale, la retraite.

Un épisode occulté par le choix politique pour la présidence d'ITF :

Même si cet épisode a été occulté par la bataille politique qui se déroulait, dans le même temps, pour la présidence d'ITF, il en était un des prolongements. Il méritera que nous en tirions enseignements dans le cadre de notre travail avec les fédérations européennes et internationales de transports.

En effet, pendant une grande partie de la semaine, en coulisse comme en séance, les congressistes ont été très occupés sur la seule question des candidatures au poste de président d'ITF, sur fond de lobbying intense et malheureusement au détriment des orientations de politiques. Cela est à noter comme le point le plus négatif de ce Congrès.

Se prémunir de l'onde de choc

Ces péripéties trouvent échos dans les fédérations européennes et internationales d'autres secteurs, tout comme à la CES et à la CSI. Cela va nous imposer d'être particulièrement vigilants

dans les mois qui viennent (le congrès de la CES se déroulera du 16 au 19 mai 2011) et alors que des démarches revendicatives lourdes doivent être construites face aux politiques régressives mises en œuvre en Europe et dans le reste du Monde. L'enjeu du rassemblement et des convergences de mobilisation doit reprendre le dessus. La CGT en fera son fil conducteur car c'est le besoin des salariés de toute l'Europe et du monde.

Enseignements riches

Bien entendu, au-delà des réserves et critiques, il est toujours important d'affirmer que l'échange d'expériences et de démarches sur un niveau mondial est source d'enseignements riches pour chacun, y compris en remettant parfois certaines pendules à l'heure. Lorsque, dans certains pays, les syndicalistes se battent, avant toute chose, pour préserver leur vie, leur intégrité, pour simplement implanter un syndicat et avoir un contexte suffisamment sécurisé qui permette aux salariés d'y adhérer, nous ne sommes pas, nous syndicalistes français ou européens, face aux mêmes préoccupations que celles des syndicalistes d'autres continents.

Les axes revendicatifs de transformation, portés par la CGT interpellent, sa démarche aussi

Nous ne sommes pas non plus partis de Mexico sans rien, les débats ayant eu lieu sur la syndicalisation des jeunes et des femmes (malgré une trop grande tendance à la « communautarisation » des populations et à un système de quotas correspondant fort peu à notre culture). Ceux sur le développement durable sont des vrais points d'appui pour notre propre démarche CGT offensive et regardée dans le monde entier. Le travail réalisé en sections (cheminots, route, aviation civile, gens de mer, transports urbains,) a permis des échanges riches sur les revendications et les moyens d'action. Nos propres travaux ont pu être exposés à chacun dans le cadre de l'échange d'expériences (par exemple, les revendications de critères sociaux, environnementaux et de qualité dans les appels d'offre ou le pôle national public de transport public). A notre demande, un Groupe de travail mondial sur Véolia pourrait prendre forme même si les responsables d'ITF en charge ne semblent pas y mettre une énergie débordante. Ceci étant, nous avons encore besoin de trouver encore plus de dynamique, notamment dans l'objectif d'organiser des actions internationales fortes destinées à accentuer la pression sur les forces libérales à l'œuvre partout dans le Monde. Pour ce faire, le syndicalisme mondial doit probablement être capable de dépasser ses pesanteurs et utiliser mieux les compétences de ses affiliés. Ce la sera sûrement un des enjeux de la période qui vient de s'ouvrir.

Bref compte rendu réalisé
par Paul Fourier et Christian Joncret
pour la délégation

Les dispositions législatives de l'Europe : Éléments de compréhension et procédures, Lieux d'interventions syndicales

80% de l'activité législative nationale prend sa source dans le droit communautaire (directives et règlements). Cette réalité nous impose d'acquiescer et d'affiner nos connaissances en ce qui concerne la rédaction et la validation des différents actes juridiques dans le cadre des diverses procédures, par le Parlement et le Conseil. Elle implique également d'identifier les moments et lieux pertinents pour rendre efficaces les interventions syndicales.



Directives, règlements, décisions,... ; quelles différences ?

Les actes juridiques par lesquels les institutions de l'Union Européenne (Commission, Parlement et Conseil) interviennent le plus profondément dans les ordres juridiques nationaux sont les Règlements.

Les Règlements présentent une double particularité ; ils sont de périmètre communautaire et d'application directe.

Ils sont de périmètre communautaire car ils créent un même droit au sein de l'UE sans tenir compte des frontières nationales, et sont valables uniformément et intégralement dans tous les Etats membres. Ils sont d'application directe car ils créent un même droit sans que les Etats membres aient à assurer une transposition en droit national.

Il n'est pas inutile de rappeler à cet effet que les Etats membres ne peuvent se soustraire au caractère contraignant des dispositions des règlements en se référant à des dispositions nationales, en en faisant une application incomplète voire en refusant de mettre en application des dispositions d'un Règlement.

Les Règlements s'adressent à tous les Etats membres et toutes les personnes physiques et morales de l'Union.

Les directives constituent le deuxième outil à la disposition des instances communautaires. A destination de tout ou partie

des Etats membres, **les directives cherchent à concilier la recherche de l'indispensable unité du droit de l'Union et la préservation de la diversité des situations nationales.** A cet effet, les objectifs des directives ne sont pas d'assurer une harmonisation juridique mais de rapprocher les législations nationales.

Les directives ne lient les Etats membres que quant aux résultats à atteindre et leur laisse donc le choix de la forme et des moyens à adopter dans le cadre de leur ordre juridique interne pour réaliser les objectifs de l'Union ; cette démarche est réalisée dans le cadre des transpositions en droit national.

La troisième catégorie d'actes juridiques dans le système normatif de l'UE est constituée par **les décisions.**

Celles-ci s'adresse à des groupes de personnes, tout ou partie des Etats membres, voire certaines personnes physiques ou morales, et est directement applicable et obligatoire dans tous ses éléments.

Dans l'ordre juridique de l'Union, les décisions représentent l'acte caractéristique par lequel les institutions européennes statuent dans des cas particuliers. Par ce moyen, ces dernières peuvent exiger d'un Etat membre ou d'un citoyen de l'UE qu'il agisse ou s'abstienne d'agir, lui conférer des droits ou lui imposer des obligations. A cet effet, elle a une validité individuelle en ce sens qu'elle est adressée à titre individuel, est obligatoire dans tous ses éléments et lie directement ses destinataires.

Viennent ensuite les recommandations et avis, constituant une autre catégorie d'actes juridiques, les résolutions (émanant du Conseil et du Parlement), les déclarations et les programmes d'action (livres blancs et livres verts).

Les règlements, directives et communications sont publiés au Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE).

La genèse et les procédures d'élaboration

Avec la mise en œuvre du Traité de Lisbonne, la codécision du Parlement Européen est devenue la procédure législative ordinaire, le principe général applicable, renforçant l'élément démocratique dans la construction législative de l'UE.

Dans le cadre des dispositions fixées par les Traités et des objectifs fixés par le Conseil, la commission élabore une proposition de mesure à prendre (droit d'initiative), qu'elle transmet au Conseil et au Parlement, ainsi qu'au Comité Economique et Social Européen (CESE) et au Comité des Régions (CdR), appuyée d'un exposé des motifs.

A ce stade s'entame la 1^{re} lecture...

Le Président du Parlement transmet la proposition à la commission parlementaire qui fait un premier examen de la proposition. Le résultat des discussions au sein de cette commission est ensuite examiné en session plénière du Parlement européen et formulé dans un avis pouvant contenir un accord, un rejet ou des amendements à la proposition d'origine.

Cette position est transmise ensuite au Conseil qui examine la position du Parlement et aboutit à deux situations possibles.

Si le Conseil approuve la position du Parlement dans sa formulation, l'acte est adopté et la procédure est close. A contrario, si le Conseil n'approuve pas la position du Parlement, il adopte une position en 1^{ere} lecture et la transmet au Parlement en lui indiquant les raisons qui y ont conduit.

S'engage alors la 2^e lecture...

Dans un délai de 3 mois après la transmission de la position du Conseil, le Parlement se trouve devant 3 possibilités :

- Il approuve ou ne se prononce pas sur la position du Conseil ; l'acte est alors réputé adopté dans la formulation correspondant à la position du Conseil,

- Il rejette la position du Conseil à la majorité de ses membres ; l'acte est alors réputé non adopté et la procédure législative est close,

- Le Parlement propose des amendements à la position du Conseil, à la majorité de ses membres ; le texte ainsi amendé est transmis au Conseil et à la commission qui émet un avis sur ces amendements.

Le Conseil délibère sur la position amendée et a dans un délai de 3 mois après la réception des mandats, deux possibilités :

- Il approuve tous les amendements du Parlement ; l'acte est réputé adopté. La majorité qualifiée suffit si les amendements du Parlement ont reçu un avis favorable de la commission. Dans le cas contraire, le Conseil doit approuver les amendements à l'unanimité.
- Il n'approuve pas tous les amendements du Parlement ou ne parvient pas à réunir la majorité nécessaire ; la procédure de conciliation s'engage alors.

Mais une procédure de conciliation souvent opaque...

Elle est engagée par le Président du Conseil, en accord avec le Président du Parlement.

Il convoque à cet effet un comité de conciliation réunissant 27 représentants du Conseil et 27 représentants du Parlement disposant des mêmes droits, qui doit aboutir à un accord sur un projet commun voté dans un délai de 6 semaines à compter de sa convocation, et sur la base des positions du Conseil et du Parlement en 2^e lecture.

La commission participe aux travaux du comité de conciliation et prend les mesures nécessaires au rapprochement des positions.

Si dans ce délai de 6 semaines, le comité de conciliation n'a pas dégagé de projet commun, l'acte est réputé non adopté.

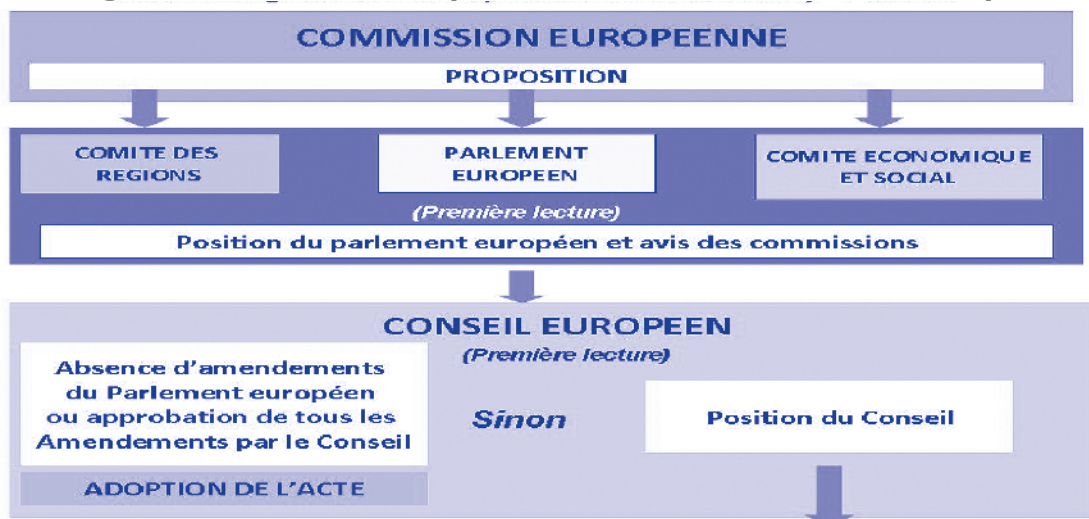
Si, par contre, dans ce délai, le comité de conciliation approuve un projet commun, le Parlement et le Conseil ont un délai de 6 semaines pour statuer à la majorité des suffrages exprimés (Parlement) ou à la majorité qualifiée (Conseil).

Si tel n'était pas le cas, l'acte proposé serait réputé comme non adopté.

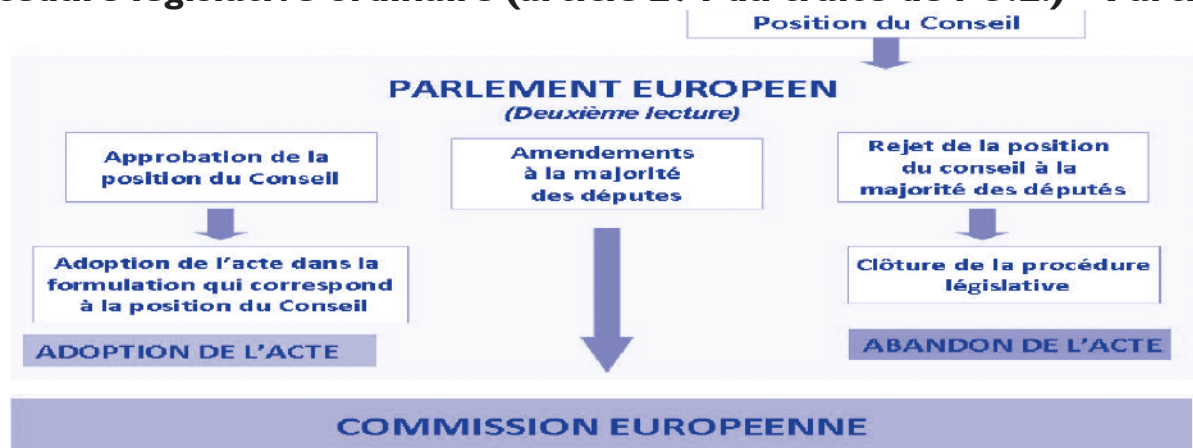
Force est de constater que la procédure de codécision a modifié les rapports de force entre le Conseil et le Parlement européen, en faveur de ce dernier.

Un acte adopté est rédigé sous sa forme définitive dans les 23 langues de l'Union, signé par les Présidents du Conseil et du Parlement et publié au JOUE (journal officiel de l'union européenne)

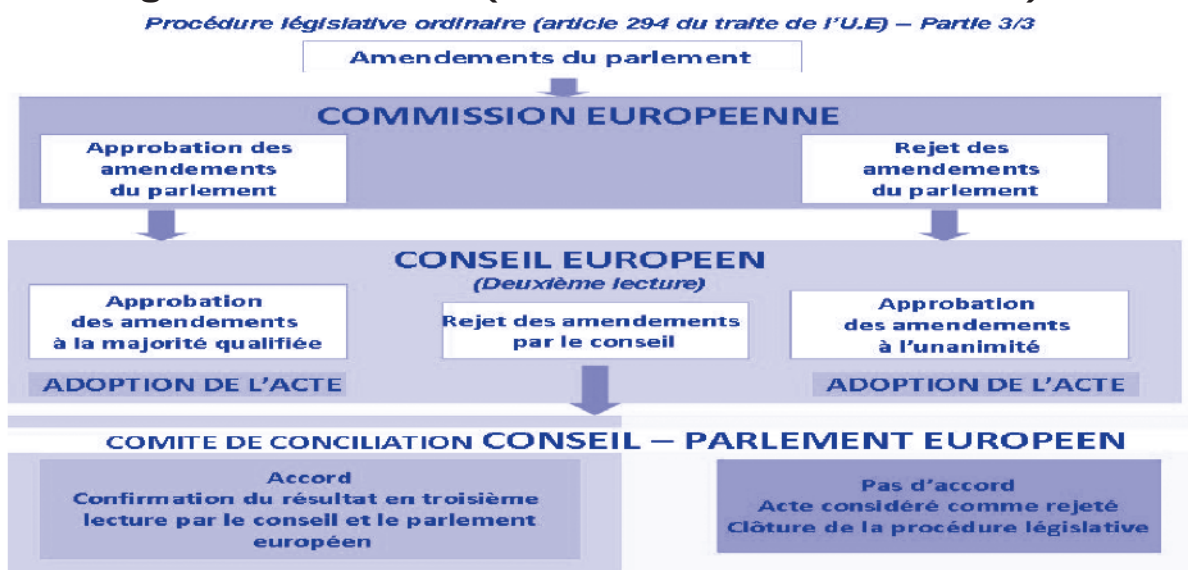
Procédure législative ordinaire (article 294 du traité de l'U.E.) - Partie 1/3



Procédure législative ordinaire (article 294 du traité de l'U.E.) - Partie 2/3



Procédure législative ordinaire (article 294 du traité de l'U.E.) - Partie 3/3



Deux autres procédures existent

La procédure de l'avis conforme où le Parlement maintient sa capacité d'intervention mais sans pouvoir proposer d'amendements au projet de la commission. Dans ce cas, seul un rejet ou une adoption dans la formulation proposée est possible. Elle est essentiellement réservée pour l'adhésion de nouveaux Etats membres, les accords internationaux, etc.

La procédure simplifiée s'appliquant avant tout aux mesures qui sont adoptées par la commission dans le cadre de ses compétences propres (aides nationales, etc)

Avec la procédure législative ordinaire, quels sont les moments et les lieux de l'intervention syndicale ?

Plusieurs moments clés peuvent être dégagés au sein de la procédure durant la 1^{ère} lecture qui pourront amener à organiser des actions de masse vis-à-vis des interlocuteurs concernés par la procédure...

- **Vers la commission transports du Parlement Européen**, lors de sa réunion où les amendements vont être proposés et votés,
- **Vers les élus et élus du Parlement Européen** qui aura à se prononcer sur la proposition de sa commission transport et faire le vote en 1^{ère} lecture,
- **Vers les Ministres des transports de chaque Etat membre**, lors de la réunion du Conseil qui doit traiter de la position du Parlement Européen suite à la 1^{ère} lecture.

L'action vers les Parlementaires européens pourra se dérouler à Bruxelles, à Strasbourg ou devant les représentations nationales dans chaque Etat membres. Celle vers le Conseil devra être tournée vers les Ministères nationaux.

Au niveau de la 2^e lecture, la pression syndicale peut essentiellement être mise sur le Parlement Européen qui doit examiner la position du Conseil. La procédure de conciliation est trop souvent réalisée dans une opacité telle qu'elle ne permet le travail revendicatif sur le fond, sauf à considérer que le mouvement syndical puisse profiter de quelques sources d'information au sein du Comité de conciliation.

D'autre part, la procédure est ainsi faite que seuls les amendements présentés et non retenus au cours de la 1^{ère} lecture peuvent être pris en compte au cours de la 2^e lecture par le Parlement Européen ; aucun nouveau amendement ne peut donc « normalement » être proposé.

Il y a donc un enjeu syndical majeur de réaliser une bonne prise en charge du texte proposé dès le début de la procédure.

Exemples d'interventions syndicales au cœur de la procédure ordinaire...

Nous connaissons deux exemples d'abandon de la procédure ordinaire durant la 1^{ère} lecture suite à l'intervention syndicale ; la directive de libéralisation portuaire et la directive temps de travail des conducteurs routiers, où l'action massive syndicale a appuyé les relais dégagés au sein des parlementaires européens.

Chacun se souvient en effet, des actions européennes de nos camarades de la route au printemps dernier organisées sous l'égide de la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF). Elles ont permis de retoquer la directive qui visait à sous-

traire les routiers indépendants à la réglementation sur le temps de travail, ce qui aurait créé une aspiration par dumping.

On se souvient aussi de l'action des dockers avec IDC et ETF fortement partie prenante et intervenant à tous les niveaux cités ci-dessus. La manifestation de cette corporation à Strasbourg sous l'égide d'IDC et de la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF), avec la forte mobilisation des dockers, dont ceux de France sous l'impulsion de leur Fédération Nationale des Ports et Docks, conduira au retrait du projet de directive.

Le règlement OSP porte aussi la marque de l'action syndicale : Tout en n'ayant pas permis le rejet d'une proposition que le mouvement syndical européen ne souhaitait pas, le travail effectué lors de la rédaction du règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route dit règlement OSP (1370/2007/CE) est également significatif de ce que peut apporter une action syndicale associant travail avec les parlementaires et actions de masse.

Force est de constater que les aspects les plus néfastes de la proposition ont pu être revus à l'occasion de cette activité sans toutefois permettre le rejet pur et simple ; résultat certes incomplet, mais qui a permis d'inscrire dans le droit communautaire des dispositions innovantes en terme de protection du personnel, de critères sociaux, d'exonération d'appels d'offres possibles qui ennuient encore aujourd'hui les services toujours très sociaux de la commission.

Reste maintenant aux camarades Cheminots de prendre appui sur les exemples sus nommés et de mettre en action dès leurs capacités mobilisatrices pour contrer un projet de refonte du 1^{er} paquet ferroviaire qui engage la déstructuration des entreprises historiques publiques.

La procédure en est à son début. La proposition est entre les mains du Parlement qui a nommé sa rapporteure (élue Italienne du Groupe Socialiste) et a demandé des avis du Comité des Régions (dont le rapporteur est Michel Delebarre) et du Conseil Economique et Social Européen (CESE).

La prochaine réunion du CESE concernant cette refonte aura lieu le 17 décembre prochain. L'ETF y sera présente avec la CGT pour apporter son expertise sur le dossier, et fera l'objet d'un compte rendu. Quant au Parlement, la rapporteure prévoit, pour le moment, un examen du texte vers le mois d'avril 2011...

Soit quelques semaines pour préparer une action européenne qui soit en mesure de retoquer un projet destructeur... A nous maintenant de travailler à la construction de cette action...

Calendrier de travaux et de prévisions de travaux de la Commission Européenne 2011 à 2013

Extrait de ce calendrier, les sujets repris ici ne concernant que ce qui a impact sur le domaine transport.

Travaux	type de l'initiative	2011	2012	2013
Initiatives stratégiques prévues à l'adoption en 2011				
- Libre blanc sur les transports	Non législative	1 ^{er} tr		
- Révision des règles sur les aides d'Etats applicables aux SIEG	Non législative	4 ^e tr		
- Paquet aéroportuaire	Législative et non législative	2 ^e tr		
Liste indicative sur les initiatives possibles dès 2011				
- Lignes directrices sur les aides d'Etats au secteur maritime	Non législative	Possible		
- Initiatives sur les concessions	Législative	Possible		
- proposition d'une initiative législative pour un plan sur l'espace maritime	Législative	Possible		
- Communication sur la politique de transport international avec les pays voisins	Non législative	Possible		
- Plan stratégique sur les technologies dans les transports	Non législative	Possible		
- Paquet E-mobilité	Législative et non législative	Possible		
Liste indicative sur les initiatives possibles de 2012 à 2014				
- Mesures d'inclusion et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le transport maritime	Législative		X	
- Communication pour une nouvelle vision pour une croissance durable dans les régions côtières et les secteurs maritimes	Non législative		X	
- Communication sur l'intégration de la surveillance maritime et proposition législative pour l'établissement d'informations communes sur l'environnement	Législative et non législative			X
- Communication sur la qualité des Services d'Intérêt Général	Non législative		X	
- Proposition législative pour la révision du règlement 261 sur les droits des passagers aériens	Législative		X	
- Communication et proposition législative sur l'accès au marché ferroviaire	Législative et non législative		X	
- Révision du règlement instituant l'Agence Ferroviaire Européenne	Législative		X	
Travaux de simplification et de réduction administratives				
- Refonte du règlement 3821/85 sur les équipements du transport par route		X		
- Nouveau règlement sur la licence des pilotes		X		
- Refonte de la directive 2003/42/CE sur les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile		X		



6 - 7 et 8 avril 2011
9ème Conférence
Union Interfédérale des Transports
Salle du CCN - Siège de la CGT



Dernière ligne droite dans la préparation ...

Deux documents préparatoires :

L'intégral mis à disposition des Commissions Exécutives Fédérales et organisations des fédérations constitutives, des Comités Régionaux CGT.

Un 4 pages de mise en débat publié à nouveau ci-contre

Débattons en ... Pour décider ensemble ... Faire ensemble ... Une CGT plus efficace et plus forte !

Le déroulement des travaux

Mercredi 06 avril 2011

Matinée :

A partir de 11 heures : accueil

Remise de mandats et dispositifs pratiques

Après-midi :

13h30 Ouverture de la Conférence
 Accueil – mise en place

14h00 Rapport d'activité et introductif au débat
 Suivi d'un débat général

17h00 Débat sur un thème d'actualité :

« *Quel financement et tarification des Transports Collectifs de personne* » (thème envisagé dans un contexte où se développent des idées de gratuité)

18h30 Fin de la 1^{re} séance



Complexe CGT de Montreuil

Judi 07 avril 2011

Matinée :

9h-12h30

Thème : « *Ce qu'il faut mettre en commun et comment être plus efficace ? Les perspectives proposées dans le document préparatoire* »

Après-midi :

14h – 18h

« *L'outil UIT, organisation et fonctionnement nationalement et en territoire. Concrétiser, consolider et fiabiliser les UIT décentralisées.* »

Soirée

19h00 Moment fraternel, repas en commun

Vendredi 08 avril 2011

Matinée :

9h 00 - au finish

- Débat et validation sur les décisions, objectifs et orientations de la conférence,
- Présentation et élection du Bureau, du Secrétariat et du Secrétaire Général,
- Conclusions par le nouveau Secrétaire Général

Travailler la préparation de notre Conférence sur le réel, Besoin de plus et mieux de mise en commun. Nourrir Contributions

Après avoir construit et validé un document préparatoire et considérant que le report de quelques semaines de la 9^e conférence devant la bonifier, les 5 fédérations de l'UIT apportent contributions en prolongement de celles, publiées dans le précédent bulletin N° 64, relatant 3 expériences en région.

La fédération des cheminots

S'investir dans la préparation et la réussite de la conférence UIT d'avril, avec la volonté que l'activité UIT se développe sur l'ensemble des territoires.



Engagée dans la réussite de cette conférence UIT pour renforcer les convergences et les coopérations entre modes de transport au service des usagers, des populations, de l'aménagement du Territoire et de l'élévation sociale des salaires concernés.

La Fédération des cheminots est constituante de l'UIT et participe au fonctionnement et à l'élaboration des convergences et des orientations arrêtées.

Elle participe aux collectifs UIT régionaux existants dans les comités régionaux CGT, voire départementaux et va continuer de contribuer à leur création où ils n'existent pas.

Et ce sera un des enjeux de cette conférence, car « même si elle a progressé, l'impulsion fédérale vers les syndicats n'a que rarement permis de passer à la vitesse supérieure, tant dans le dimensionnement de l'UIT pour répondre aux besoins de confédéralisation

de l'activité que dans l'appropriation de la démarche par les militants de tous les modes ». (Extrait du document préparatoire).

Ce qui pose une question pour l'UIT : comment dans son rôle, l'UIT pourrait-elle apporter aux Fédérations une aide à la qualité de vie syndicale et, sans doute, en faire un élément de la démarche et des orientations ?

Pour la Fédération des cheminots, il s'agit de travailler à de meilleures coopérations, au plus près du déploiement des politiques de transport, pour combattre efficacement la logique de concurrence, le dumping social et peser sur la politique globale des Transports, nationalement et en territoire.

D'ailleurs, le conflit sur les retraites nous y incite. Alors que les enjeux sont les mêmes pour tous sur ce dossier fédérateur, portant sur un choix de société et posant fortement la question salariale et de l'emploi, nous avons vu d'énormes disparités en terme d'appropriation de ce dossier et de construction du rapport de force dans les départements, les localités.

Pourtant, des liens se sont tissés dans de multiples endroits dans le cadre de ce conflit et des initiatives revendicatives communes ont été mises en place rassemblant des cheminots, des entreprises de transport urbains, de transports de voyageurs ou de marchandises. Même démarche, également, avec les salariés de l'équipement (ex DDE) dans plusieurs localités.

Ces quelques exemples pour travailler à conforter ces premiers contacts et faire, qu'en lien avec l'UIT, les comités régionaux, s'organisent, au niveau de nos UD, nos UL en lien avec nos syndicats de site, pour la création de collectifs locaux UIT permettant ainsi de travailler les convergences, combattre les mises en concurrence et travailler à l'élévation sociale des salariés dans le cadre d'un rapport de force construit collectivement.

Ce sera un enjeu fort de cette conférence à mettre en lien avec ce que nous portons dans la fédération et que vient de valider notre 41^e Congrès.



partir du besoin revendicatif pour mieux s'organiser concrètement nos travaux des 6-7 et 8 Avril 2011. des fédérations

Il en est ainsi pour l'avenir du FRET Ferroviaire dans une logique de service public du transport des marchandises.

Le bilan de ces dernières années est catastrophique : tous les indicateurs de trafic, de recette et de qualité se sont dégradés, l'appareil de production et les organisations sont fragilisés, les compétences et les savoir-faire ont été bradés.

Au lieu de tirer les enseignements de ce bilan désastreux, la Direction SNCF persiste par la mise en œuvre d'un schéma directeur qui accélère la casse du FRET SNCF, y compris en rachetant des entreprises routières avec l'argent de l'EPIC.

Pour le trafic diffus, il consiste à abandonner le maillage du réseau au profit de relations dites multi-lots, multi-clients entre 11 sites géographiques seulement. Le reste du territoire serait desservi par des opérateurs ferroviaires privés que la SNCF est sommée de financer et par des camions après transbordement des marchandises dans des « ports rails » créés dans 11 sites.

Au lieu de prendre le tournant de la logistique pour devenir un opérateur incontournable pour la grande distribution qui a développé de multiples zones industrielles et commerciales sans être embranchées au réseau ferré national, elle a géré le déclin en contractant l'outil de production plutôt que le redéployer.

Pourtant, avec SNCF/GEODIS, la France dispose d'un outil public exceptionnel, unique en Europe, pour peser et engager une réorientation de notre système de transport de marchandise. Au lieu de cela, le gouvernement et le président de la SNCF, boulimiques de croissance externe et de cartes de visites mondiales, restent sur un objectif financier totalement contraire au Grenelle de l'environnement. Ce logiciel est archaïque, c'est celui de la crise, il faut le changer !

Et rien n'est joué d'avance, l'intervention des salariés, des citoyens peut changer la donne, en témoigne les convergences ONG et Syndicats relayées et élargies au point de devenir une pétition citoyenne, élément d'un débat public que nous ne cessons d'appeler. Il faut raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multi modale. Il faut optimiser tous les maillons et lever les contradictions entre les uns et les autres : SNCF, groupe SNCF, RFF, autres entreprise ferroviaires, autres modes de transport.

Seule une politique des transports basée sur une maîtrise publique et conférant de vraies missions de service public au rail, permettra de respecter l'intérêt général. Elle doit s'appuyer sur une volonté forte en matière d'infrastructure et un système de production performant irrigant le territoire.

Tarifcation au juste coût, internalisation des coûts externes, fiscalité, conditions sociales : il faut sortir du dumping.

La CGT propose de faire de SNCF/GEODIS un laboratoire d'une nouvelle conception durable du transport et tirer le social vers le haut pour tout le secteur.

C'est le sens que nous donnons à la préparation de cette conférence et à sa réussite, à l'image de ce qui s'est fait le 6 juillet 2010, devant l'Assemblée Nationale. Une initiative symbolique y a été organisée, conjointement entre les cheminots, les routiers, les agents de l'Équipement et ONG, avec la pose d'un morceau de voie fermée et un camion roulement dessus. Le message se voulait fort ; le rail écrasé par la route, constat de la politique irresponsable des transports qui perdure.

Notre objectif est bien de démultiplier ce genre d'initiative revendicative dans les territoires de façon interprofessionnelle.

Le 41^e Congrès de la Fédération CGT des Cheminots a, d'ailleurs, décidé d'une grande initiative revendicative sur les enjeux du Fret Ferroviaire SNCF début 2011. C'est la même démarche qui nous anime concernant le Transport Voyageurs.

En effet, dans un environnement marqué par les préoccupations liées au développement durable, et où les besoins de déplacements professionnels ou de loisirs se développent, la direction SNCF se positionne uniquement comme une entreprise concurrentielle.

Elle affiche clairement que la SNCF n'est pas un Service Public mais une entreprise comme les autres, y compris vis-à-vis des « marchés publics ».

Ainsi, elle développe une stratégie de groupe avec KEOLIS et EFFIA concurrentielle avec l'EPIC et mène une politique de passerelles entre filiales et EPIC pour les salariés, avec l'objectif de réduire l'emploi cheminot à statut et de réaliser des gains de productivité importants.

On sait que de sérieuses menaces existent sur l'ouverture à la concurrence des TER. D'ailleurs, la SNCF anticipe cette perspective en modifiant ses organisations internes, nécessitant de poursuivre la mobilisation.

Mobilisations qui seront d'autant plus nécessaires que le sénateur UMP Grignon, en lien avec les travaux qui se poursuivent sur la libéralisation au sein de la commission Européenne, travaille aux modalités pratiques de l'ouverture à la concurrence. Et cela, même si le règlement européen OSP sur les services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, qui préconise de généraliser la concurrence aux TER à l'échéance depuis 2019, a évolué. Ainsi l'adaptation des législations nationales au règlement OSP n'imposent pas de revoir les termes de la LOTI et de la loi SRU.

Il en est de même avec les enjeux du périurbain ou encore le transport voyageurs en Île de France. On comprend mieux l'utilité de notre Union Interfédérale des Transports.

Le 41^e Congrès de notre Fédération qui vient de se tenir à Reims appelle l'ensemble de nos structures à s'investir dans la préparation et la réussite de la conférence UIT d'avril, avec la volonté que l'activité UIT se développe sur l'ensemble des territoires.

La fédération des Officiers de la Marine marchande et la fédération des syndicats maritimes (marins exécution, salariés sédentaires et pêcheurs), contribution commune :

La mer et les territoires, l'efficacité est dans la cohérence et dans les convergences revendicatives entre les professions maritimes et territoires du littoral.

Quelques constats de la dégradation des effectifs des marins et des officiers français et du niveau des conditions sociales et de travail, dans la marine marchande et la pêche.



Au vu des chiffres de l'ENIM¹ les effectifs de marins et d'Officiers Français font le plongeon !

MARINS	Effectifs annuels 1950- 2009							variation %	Effectifs 2005-2008			
	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2009		2005	2006	2007	2008
Du commerce	55 086	42 391	38 000	36 377	22 125	16 242	14 931	- 72,89	15297	15884	15358	15171
De la Pêche	63 616	50 661	39 000	39 107	35 946	27 261	19 301	- 69,66	23754	21941	20993	20392
Ensemble	118 702	93052	77000	75484	58071	43503	34232	- 71,16	39051	37825	36351	35563

¹ ENIMM : Etablissement national des Invalides de la marine, devenu Etablissement public en 2010 en charge de la gestion du régime de protection sociale et des pensions des marins et Officiers

Le constat de l'érosion sans fin des effectifs de la marine marchande, sans oublier la crise évidente de la pêche depuis plusieurs années, est édifiant à l'heure où tout le monde s'accorde à dire que le transport maritime en lui-même ne cesse de se développer et devra poursuivre sa croissance pour satisfaire les énormes besoins des échanges commerciaux à l'échelle mondiale et continentale, notamment en regard des flux nouveaux liés à l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale.

Dans cet environnement économique du transport maritime, soumis à la libéralisation et dérèglementation totale du secteur, ce n'est pas l'emploi de marins **sous pavillon français premier registre** qui gagne ! Celui-ci est en concurrence avec l'emploi d'équipages étrangers recherchés par les armateurs sur fonds de dumping social et fiscal. C'est quoi l'avenir dans les professions maritimes quand on connaît le constat de pénurie d'emploi de marins ? Pour la CGT, la réponse à cette situation impose une valorisation des métiers et une politique de formation et de requalifications des emplois ; c'est une priorité absolue pour la sauvegarde des savoir-faire maritimes et le développement d'une marine marchande en France.

En 2006, lors de la consultation sur le livre BLEU de la politique maritime Européenne, la CGT, **sous pilotage de l'UIT**, a élaboré une conception de la politique maritime, véritable plate-forme revendicative, partagée par les fédérations de l'UIT et la confédération ainsi que par la Fédération Nationale des Ports et Docks, portant ainsi une alternative à la logique actuelle de concurrence

au sein du secteur maritime, et entre les ports maritimes et les territoires.

Ensemble nous avons relevé le défi de porter des propositions économiques, sociales et environnementales, sources d'emplois directs pour les professions maritimes et pour l'ensemble des activités de la mer, du littoral et portuaires, sans oublier les exigences revendicatives fortes pour le renforcement de la maîtrise publique et des moyens du service public en regard de l'enjeu du développement durable dont il faut rappeler les trois facteurs essentiels : économique, social et environnemental.

Lors de notre implication dans le processus des « Grenelle » de l'environnement et de la mer, l'approche confédéralisée nationale et en territoire notamment en région par les UIT organisées, où nous avons réussi à mettre en commun nos réflexions et propositions, a montré que la CGT pouvait convaincre bien au delà de nos rangs, les autres organisations syndicales et les associations environnementales (ONG) et les rassembler dans des initiatives unitaires. Rappelons nous, la mobilisation début septembre 2009 à La Rochelle avec un rassemblement de plusieurs centaines de militants CGT dont les marins, pour exiger ensemble de la Présidence Française de l'Union Européenne la prise en compte des propositions alternatives pour le report modal de la route vers le ferroviaire, le fluvial, le cabotage maritime, les autoroutes de la mer et la nécessité de mettre en place des dispositions d'harmonisation sociales, fiscales pour sortir de la concurrence source de dumping social, tarifaire et fiscal.

Alors que toutes ces initiatives ont reposé sur l'élaboration de convergences revendicatives entre les professions de l'UIT et les territoires, beaucoup reste à faire et à conquérir ensemble.

Prenons l'exemple de la mise en place des autoroutes de la mer : après l'arrêt d'une liaison en méditerranée, une nouvelle vient d'être mise en place entre Saint-Nazaire et Giron en Espagne à l'appui de capitaux Français, Espagnols et des concours financiers des régions et de l'Europe (aide au démarrage) pour armer les navires. Eh bien, c'est sous pavillon anglais avec équipage anglais que s'est mise en place cette nouvelle relation de transport maritime qui concrétise, enfin, un commencement de report modal des camions vers un mode de transport alternatif à la route.

Fort de ce repère revendicatif de l'UIT en faveur d'une politique multimodale et intégrée, il faudra pousser le rapport de force jusqu'à obtenir que des dispositions contraignantes soient prises à l'égard des chargeurs et donneurs d'ordres en leur faisant payer le juste coût du transport routier par l'intégration des coûts externes (environnementaux et sociaux) supportés par la collectivité. Sinon on laissera perdurer l'avantage concurrentiel du transport routier ! Les salariés du transport routier, ferroviaire, fluvial et maritime ne doivent pas être mis en concurrence, ni être la variable d'ajustement du prix du transport. La proposition de l'UIT d'instaurer une tarification sociale obligatoire permettant d'élever le niveau social et donc de protéger les salariés, est à gagner, ensemble dans les mobilisations du secteur. Ce qui serait une étape pour combattre la politique de « low-cost » qui se met en œuvre dans le transport sur fonds de dumping social et tarifaire.

Quant au pavillon Anglais, même si ce n'est pas celui d'un pays tiers à l'Europe, il a toutes les conditions d'un pavillon de complaisance ! Il est nettement libéral et peu contraignant en matière de droit du travail auquel est soumis l'équipage et aussi en matière fiscale. En France il est concurrencé par le Registre International Français (RIF), mis en place en 2005, classé pavillon de complaisance par la Fédération Internationale des Travailleurs Transport (ITF) car il efface les dispositions contraignantes à l'égard des armateurs Français notamment en matière de recrutement de marins sous statut ENIM en France, en concurrence avec les équipages étrangers.

La CGT combat le RIF et ce combat c'est aussi celui du syndicalisme international (ITF) et européen (ETF).

Nous avons obtenu, lors du Grenelle de la mer, que soit renégocié le volet social du RIF. Mais les armateurs s'y opposent farouchement et persistent dans leur position de faire sortir en l'état le RIF de la liste des pavillons de complaisance. Les organisations syndicales françaises et l'ITF ne céderont pas à cette manœuvre.

Le Grenelle de la mer s'engage sur la lutte contre les pavillons de complaisance :

La lutte contre les pavillons de complaisance n'est toujours pas, côté patronat et gouvernement, à l'ordre du jour. Les engage-

ments, actés dans la négociation du Grenelle de la mer, sont pourtant très clairs :

- N°42 e : "Les organisations professionnelles et syndicales s'engagent à ouvrir une négociation sociale afin de faire évoluer le classement du pavillon bis français, aujourd'hui classé dans les pavillons de complaisance
- N°42.a. Renforcer le niveau social 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.
- N°42.b. Elaborer une analyse comparée des différents classements existants pour les pavillons « dits de complaisance » en prenant en compte, également, les évaluations faites par les acteurs sociaux et environnementaux.
- N°42.c. Lancer une initiative internationale contre les pavillons de complaisance, à l'instar de celle du G20 en matière de lutte contre les paradis fiscaux. Participer à la définition de critères objectifs d'évaluation des pavillons dans le cadre de cette initiative.
- N°42.d. Associer au dispositif d'inspection sociale des navires, des inspecteurs spécialistes des organisations syndicales représentatives.
- N°44 c : Rendre effective la lutte contre les pavillons de complaisance en interdisant, strictement, toute navigation non conforme aux normes dans les eaux de l'UE conformément à l'article premier de la directive I6/2009.

Quel paradoxe entre le bilan de la négociation du Grenelle de la mer et la politique conduite dans les faits ! Tout le social est évincé des mises en œuvre!

La lutte contre les pavillons de complaisance nous responsabilise à tous les niveaux et lieux d'intervention où la CGT peut agir :

International

La convention du travail maritime de 2006, élaborée par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) qui doit améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer, n'est toujours pas appliquée comme minimum international de garanties sociales et de conditions de travail à cause de l'absence de ratifications de certains Etats. Seulement 2 états européens ont ratifié cette convention ; la France ne l'a toujours pas fait.

En Europe et en France : les deuxièmes registres nationaux comme le RIF sont à combattre

La dérèglementation internationale a été légalisée en France avec la mise en place du sinistre « Registre International Français » (le RIF). Comme les deuxièmes registres existant en Europe, le RIF au lieu de créer des emplois de haut niveau social et de sécurité à partir des garanties sociales et de rémunération des marins sous statut ENIM en France, a mis en concurrence internationale les

postes des marins pour ne garder, dans un premier temps, pour les marins ENIM en France que les postes d'Officiers ; mais pour combien de temps ? D'ailleurs, l'écrémage a déjà commencé !

Le RIF n'a jamais été négocié entre les armateurs et les organisations syndicales depuis sa mise en place ; son classement restera pavillon de complaisance tant que les armateurs n'auront pas accepté de discuter des conditions sociales, des emplois des équipages européen ou de pays tiers.

« La CGT demande que la France et l'Europe s'engagent dans l'élaboration d'un pavillon européen, type 1^{er} registre français, à haut niveau social et de sécurité et à abroger les pavillons bis et tout pavillon de complaisance comme le revendique l'ITF. La France et le littoral et son domaine maritime, doivent devenir exemplaires dans l'exigence de respect de la convention OIT sur les conditions de travail des marins et Officiers sous pavillons étrangers. Elle doit mettre en place un dispositif de contrôle strict des navires qui accostent et naviguent sur ces eaux, afin contribuer à élever le niveau de sécurité et de sûreté. Ce dispositif de contrôle doit également viser l'élévation du niveau social des marins concernés, victimes d'armateurs sans scrupules, la France doit coopérer avec les inspecteurs ITF et mettre à leur disposition des moyens logistiques conséquents. »

L'ETAT Français ne peut se démettre de ses responsabilités : il faut porter ensemble à l'UIT, sans relâche, nos revendications ; l'apport de l'UIT aux fédérations est irremplaçable pour travailler nos convergences maritimes avec celles des autres secteurs du transport.

- Il faut remettre de l'État au cœur de la maîtrise publique de la politique maritime.

Les Armateurs doivent soumettre les navires aux contrôles d'organismes publics garantissant la qualité des contrôles. C'est bien l'engagement du Grenelle de la mer que la CGT a gagné en faveur de la nécessaire coopération des inspecteurs de l'ITF (plusieurs centaines au niveau mondial dont 5 inspecteurs Français pour le maritime, comprenant un inspecteur CGT).

- En matière de formation, si l'Etat ne peut plus former correctement ses ressortissants et assurer l'avenir de jeunes dans ce milieu maritime, il va vite noyer les espoirs, tout un savoir faire va disparaître et, dans peu de temps, tout le transport maritime dépendra de l'Asie avec toutes les conséquences qui en découleront !

- S'agissant des organismes regroupant l'ensemble des acteurs du maritime, dont l'un dit, le « cluster maritime français » qui devrait être un organisme « paritaire » comme dans beaucoup de pays Européens. La France fait exception car les armateurs veulent décider et gérer comme ils l'entendent, sans aucune contrainte, les représentants des salariés des secteurs maritimes n'ayant pas leur place.

C'est aussi l'UIT, en appui au collectif confédéral et de ses fédérations constitutives, qui a porté au bout du compte et obtenu que les dispositions du Grenelle de la mer sur la préservation nécessaire des espèces menacées soient associées à un dispositif de reconversion et de formation pour les salariés de la pêche.

De façon globale, la CGT a fait valoir l'intérêt des salariés de la mer et du littoral, de l'industrie, du tourisme, des activités portuaires et du transport. Les besoins sociaux et les impératifs écologiques ne sauraient être opposés dans une perspective de développement durable.

Dans le périmètre de l'UIT, des questions communes aux salariés maritimes relevant de décisions ministérielles, telles que les décisions de la création de l'ENSM (Ecole nationale supérieure maritime) en Octobre 2010 et celles relatives à la santé des marins (médecine, hygiène et sécurité), ont été portées par la CGT de l'équipement-environnement dans le cadre de leur Comité technique paritaire ministériel (CTPM).

Dans le périmètre européen, les deux fédérations des officiers et des marins sont impliquées au niveau ETF (fédération syndicale européenne des transport) dans les diverses réunions concernant le maritime ce qui permet de mieux responsabiliser et d'être au cœur des interventions et mobilisation pour combattre ce que disent ouvertement les armateurs « les européens sont trop chers en formation et en salaires et nous voulons la liberté totale pour employer des gens de mer du monde entier sans contrainte de la part de la CEE à la place des gens de mer européens ».

Notre place dans l'activité CGT et en territoire sur tout le littoral est incontournable :

Toutes ces questions nous mettent devant nos responsabilités. Elles mêlent, emplois qualifiés, échanges commerciaux mondiaux, activité industrielle, formation, organisation cohérente entre transport maritime avec fidélisation des lieux d'accostage et transports terrestres en prolongement.

Elles sont au centre d'une organisation multimodale pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux dans le rapport modal.

Elles posent tout le problème des infrastructures ferroviaires fluviales mais aussi routières ainsi que l'emploi en territoire.

A l'évidence, dans tous les comités régionaux du littoral nous avons à prendre place et structurer l'outil transport CGT.

Si nous voulons aussi faire entendre mieux les enjeux du maritime, dans la convergence nous avons la crédibilité meilleure, ensemble nous avons une autre force.

Sans compter que les réflexions et constructions sur le terrain, à coup sur, donneront du contenu plus conséquent à l'activité multimodale de l'union mais aussi fédérale.

La Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT : Un bilan qui permet et autorise à aller plus loin et faire mieux ensemble.



La FNST-CGT a défendu le besoin de coopération sur la question des Transports, c'est bien évidemment l'existence de revendications transverses qui a motivé cette « coordination ».

Au regard des trente années passées, le chemin s'il a été chaotique a permis de réelles avancées dans notre conception des complémentarités à développer.

La 8^e conférence de l'UIT a décidé, dans le respect des orientations de nos congrès respectifs, de poursuivre et de pousser plus avant notre démarche revendicative et syndicale. Il est un temps pour faire le bilan et tracer les perspectives.

C'est ce que la FNST-CGT va s'employer à faire dans la préparation de notre 9^e conférence UIT.

Depuis trois ans, le gouvernement n'a pas chômé et nous a obligés à réagir à tous ses projets.

Sans faire de liste exhaustive, il est des éléments qui valident nos choix lors de la dernière conférence.

Besoin d'un outil au service de nos militants, certes cela peut être une Lapalissade. Mais, à l'aune des dossiers que nous avons travaillés en commun, justifie de l'utilité de l'UIT.

Concernant notre fédération, quelques grandes étapes sont à pointer dans les plus marquantes.

La première sans doute, notre engagement dans le Grenelle de l'Environnement.

Nous avons su, soit dans le groupe de travail transports, soit en réunion plénière, faire valoir auprès d'autres organisations (syndicales, ONG,...) des revendications qui ont permis de faire pression sur le gouvernement et sa politique libérale.

C'est vrai sur le transport fret et l'inter modalité.

C'est vrai sur l'aspect social.

C'est vrai sur l'aspect environnemental.

Pour autant, il y a loin de la coupe aux lèvres, la loi issue du Grenelle fait fi des décisions arrêtées et se moquent complètement du travail réalisé dans ce Grenelle de l'environnement.

Les choix du ministère des transports sur le ferroutage, le 44 tonnes etc... ne laissent aucune ambiguïté sur les lobbying des transporteurs routiers.

Nous avons créé les conditions dans l'UIT d'une démarche large sur nos propositions avec, en point d'orgue, le débat au Conseil Economique et Social.

Cela a débouché sur un document répertoriant les critères sociaux et environnementaux qui donne un point d'appui dans la négociation autour du cahier des charges des appels d'offres de transports publics de voyageurs (Transports Urbain, inter Urbain). Autre élément qui, de notre sens, permet d'être plus affuté dans nos revendications, ce sont les dossiers parus dans les bulletins de l'UIT.

Au-delà des pôles publics de transport public et financier public, qu'il nous faut nous approprier collectivement dans nos structures, ce sont des questions importantes dans nos démarches revendicatives.

La Tarification Sociale Obligatoire a fait l'objet d'un travail important à l'UIT. En effet, cette revendication était restée au stade de « slogan » elle avait besoin de prendre corps et donc de mieux formuler notre revendication.

Le travail autour des questions sociales et d'application du droit français sur le territoire à partir du procès Ryanair a permis de traduire nos revendications par rapport aux compagnies aériennes Low-Cost qui ne respectent pas le droit français du travail avec l'aval des politiques tant régionales que nationales.

Le 44 tonnes a fait, lui aussi, l'objet d'un travail collectif qui débouche sur un contenu revendicatif et permet de continuer notre travail autour de l'inter modalité des modes. C'est un des points forts obtenu au Grenelle et dont la loi s'absout.

La mise en commun sur ces questions devrait trouver un prolongement au niveau international.

Le récent congrès de l'ITF montre qu'une meilleure coordination entre les fédérations de l'UIT permettrait de couvrir plus largement le spectre de l'ensemble des problématiques transports. Pour le moment, la réflexion se trouve limitée par la capacité relative des fédérations à travailler sur leurs propres champs de compétences, les questions transversales étant traitées au second plan.

Les sujets concernant la politique routière (usage des infrastructures et équipements de sécurité etc...) sont notamment peu ou pas abordés à l'ETF, alors que les politiques dans ces domaines sont décidées à l'échelle Européenne (par exemple le RTE-T, objectifs de sécurité routière et sécurisation des aires de stationnement des PL...); La fédération de l'équipement-environnement n'étant pas adhérente à l'ITF ni à l'ETF, ces sujets nous posent la question de la cohérence de notre action syndicale CGT avec les autres champs transports au niveau européen.

Sans en rajouter il est évident pour notre fédération que l'outil UIT est nécessaire pour notre activité revendicative.

Si le besoin de réflexion, de coordination, de coopération ne se discute plus au niveau national, il y a encore beaucoup à faire pour que cet outil soit au service de toute la CGT. C'est notamment vrai en territoire.

Si le choix de décentraliser l'UIT en région ne fait pas débat, les choses ne sont pas au même stade d'une région à l'autre.

Quand nous arrivons à mettre en commun avec l'ensemble des syndicats des transports en région, nous arrivons à changer le regard que nous portons aux transports en région.

Un dossier lourd en région Rhône Alpes autour du Lyon Turin.

Une charte de critères sociaux et environnementaux pour les appels d'offre de transports publics en Languedoc Roussillon. Des résultats sur la prise en charge du domicile – travail par l'employeur, là où on a eu l'outil, même imparfait, et où on a décliné le dossier national réalisé par l'UIT.

Un vrai débat autour de l'accessibilité sociale dans le cadre du droit au transport pour tous et dans une période où la gratuité des transports est mise en avant. Ce débat fait pour nous l'objet de la réflexion sur le financement en amont (impôts, qui paye ?) et la tarification.

Là aussi pas de liste exhaustive, mais quelques exemples qui démontrent que quand l'organisation se donne les moyens, nous sommes en capacité de faire avancer nos revendications dans le cadre d'un service public au service des citoyens, dans le cadre de l'aménagement du territoire, dans le respect de l'environnement, socialement équitable, pour un développement durable.

Toutes les bonnes raisons de poursuivre et entrer dans les actes d'une meilleure organisation en territoire, au service des UD et UL. De concert, sur l'assise construite, nous pouvons et devons envisager de perfectionner le national comme nous en avons convenu dans le document préparatoire à la conférence.

La Fédération de l'Équipement Environnement ;

« l'expérience d'une CGT cohérente sur le canal Seine Nord Europe, nous montre que faire mieux ensemble coule de source, pour être efficace sur tous les autres dossiers »



La préparation de la conférence de l'UIT, a été l'occasion pour la Fédération Nationale de l'Équipement-Environnement (FNEE) de prendre à bras le corps la réflexion et les perspectives proposées dans le document préparatoire à la conférence. Le bureau et la CE fédérale ont travaillé à partir du besoin revendicatif qui s'exprime dans les syndicats sur les dossiers transports et des missions de service public du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) ; les derniers en date sont ceux concernant la **privatisation des routes** et de leur exploitation et **le projet de transfert des voies navigables et des agents d'exploitation et de maintenance** à l'EPIC Voies navigables de France (VNF).

Nous avons besoin d'un échange entre nos syndicats nationaux dont les congrès viennent d'avoir lieu, et de pousser nos réflexions sur une mise en commun des revendications et tout particulièrement les repères revendicatifs de l'UIT sur des questions aussi transverses que les infrastructures.

Alors que le contexte du débat public s'ouvre sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et conduit à la généralisation des concessions des infrastructures routières nationales, véritable outil de démantèlement du réseau routier national public gratuit exploité et entretenu par le service public

routier du MEDDTL¹, il était fondamental que l'on affirme la conception et les propositions de l'UIT pour prendre en compte des revendications transverses :

- Celles élaborées à la 8ème conférence en 2005 : la nécessaire maîtrise publique de la propriété du réseau routier national et de son utilisation ainsi que du financement de son entretien, exploitation dans le cadre du service public,
- comme celles du communiqué de l'UIT sur le SNIT, en date du 8 septembre 2010, lors du débat au Conseil national du développement durable et du Grenelle de l'environnement (CNDDGE).

Les exigences revendicatives de la Fédération pour le maintien et le développement des services publics routiers des 11 directions interdépartementales de la route (DIR), dotées de personnels qualifiés et attachés à leurs statuts de fonctionnaire d'État, comme celle d'un grand service de l'ingénierie du développement durable, prennent toute leur place dans le combat de la CGT pour répondre aux enjeux des transports socialement, écologiquement, et économiquement responsables.

Notre mise en commun a permis de déboucher sur une expression

publique sur la dégradation et régression du service public liées aux logiques gouvernementales libérales et dogmatiques (réforme de l'Etat, RGPP, austérité budgétaire dont moins 1287 ETP dans le projet de Loi de Finances 2011..), et d'affirmer notre opposition **aux privatisations des tronçons de routes nationales comme la seule solution de mise en œuvre des projets du SNIT** soumis au débat public.

S'agissant des voies navigables, le travail s'est poursuivi, en quelque sorte, dans la continuité des échanges avec l'UIT qu'il s'agisse du projet de canal Seine-Nord-Europe avec la démarche CGT commune, initiée par la Confédération, aux trois Comités régionaux CGT : Ile de France –URIF- ; Picardie et Nord-Pas-de-Calais pour gagner la qualification de « Grand projet » (voir bulletin de l'UIT N° 64 contribution du comité régional Picardie et courrier ci-joint au ministre) ou de la question du transfert des voies navigables à l'EPIC Voies Navigables de France (VNF), dont le principe d'une étude d'opportunité a été inscrit dans la Loi Grenelle I par les parlementaires UMP.

Faire de la voie d'eau une alternative au transport de marchandises par la route, devrait être au cœur des négociations en cours du contrat de performances Etat/VNF pour 2011-2013 ; l'UIT et la FD NEE revendiquent le développement d'un réseau fluvial unifié et intégré, en opposition au transfert des voies navigables de caractère national à VNF, fusse-t'il un EPIC, dont la gestion entrepreneuriale est recherchée au mépris du service public des voies navigables et des statuts des agents d'exploitation et de maintenance.

S'organiser pour porter et agir ensemble :

Nous avons besoin d'être mieux rassemblés pour être efficaces sur ces revendications convergentes entre nos organisations. La condition en est l'association et l'implication des camarades de la fédération dans les réunions en territoire (Comité régionaux et UIT décentralisées, UD et UL) ; Nous devons devenir partie prenante de la construction et du fonctionnement d'UIT régionales. Cela nous responsabilise car l'apport de notre fédération est un atout indispensable pour le travail engagé des UIT au service des organisations CGT et faire vivre sur le terrain, seul lieu où, avec les salariés et les populations, peut se construire le rapport de force.

Hors des composantes de l'UIT, le besoin de coopération de travail entre notre Fédération et la Fédération des services publics est partagé et répond à la mise en commun de nos revendications sur des missions communes : les infrastructures et la politique de sécurité routière quelles que soient leur catégories² ; Qu'on les condamne ou pas, les transferts sont passés par là.

Nous travaillons à une expression commune entre nos fédérations pour aider aux mobilisations et investir les débats publics et les Préfectures de régions pour la mise en œuvre des moyens de l'Etat à travers les Plans de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI mis en place à la suite des contrats de plan Etat/Régions). Il y a une profonde convergence revendicative



avec les agents territoriaux dans des collectivités locales qui doivent faire face à de véritables coupes sombres pour faire des économies sur les budgets routiers suite à la mise à la diète des financements des collectivités par le gel des dotations de l'Etat et l'augmentation des charges liées au transfert de compétences de l'Etat, et à la baisse des ressources fiscales (TP).

Comment pousser notre analyse sur les besoins de financements pour les projets routiers qu'ils soient du niveau national ou régional / local ? Si ce n'est que de porter ensemble la revendication d'un pôle public financier pour le financement des investissements d'intérêt général. Mais sur l'immédiat, nous sommes aussi confrontés à trouver de nouvelles ressources.

La question de la gratuité de l'usage du réseau routier national est posée et s'inscrit dans le cadre de la réflexion sur les financements et les tarifications des services publics.

Au moment où se développe la seule logique de faire payer les usagers, à travers des taxes et des péages³, l'austérité et la rigueur du budget de l'Etat, il nous faut faire valoir des propositions alternatives pour financer les infrastructures et les services publics pour répondre aux besoins.

Par exemple, la taxe PL dite « eco-redevance » après avoir été contestée par les sociétés de transport et chargeurs, et bien que reportée en 2012, constitue un volet essentiel des nouvelles ressources disponibles pour l'AFITF (environ 1,2 milliards d'€) en faveur des transports alternatifs à la route. Et de ce point de vue, l'activité de transport est un maillon de la création de richesses, il n'est donc pas incongru que cette dernière participe au financement de l'infrastructure et aussi des équipements nécessaires à disposition des salariés routiers. Comme c'est le cas dans une usine où l'employeur est tenu de mettre à disposition des salariés des sanitaires ! En quoi la collectivité devrait-elle financer au patronat routier ces installations ? Auquel cas c'est la fiscalité individuelle qui la paye.

Le réseau routier national non concédé de qualité et gratuit doit le rester pour les citoyens comme une alternative aux autoroutes à péages ; l'abandon des nouvelles concessions autoroutières (dont

l'État a la responsabilité) et du péage urbain est un enjeu pour garantir l'égalité de traitement, d'accès des usagers aux infrastructures et au service public routier, donc du droit à la mobilité.

La CGT se prononce pour le retour des réseaux autoroutiers privatisés dans le giron de l'État pour garantir la maîtrise publique de la propriété et de son utilisation ainsi que du financement de son entretien et exploitation dans le cadre du service public.

La Fédération apportera sa contribution au débat de la conférence sur ces questions.

Nous devons faire connaître aux usagers et élus notre conception et revendications pour résister aux logiques de désengagement de l'État et de chantage sur le financement sur fonds publics. Sans financement public à la hauteur, la solution de tout privatiser, comme accélérateur des projets, prend le dessus.

Le Gouvernement cherche à concéder les tronçons de la RCEA dans l'Allier et la Saône et Loire ainsi que celui de la RN 154 entre Allaines et Nonancourt (A13-A11 via Dreux et Chartres) et de la RN 126 Toulouse –Castres. Si elles sont concédées, les concessionnaires chercheront à rentabiliser leur activité, donc à développer les trafics routiers fret et voyageurs au détriment du développement du TER et des transports alternatifs de marchandises à la route ainsi que de la préservation de l'environnement. Il s'en suivra, également, une régression de

l'emploi public et des conditions sociales des salariés pour leur maintenance.

Ces revendications doivent être portées par l'ensemble des salariés car il s'agit d'un choix de société, de la dimension sociale d'aménagement du territoire et d'égalité de traitement sur tous les territoires ; ce sont de vraies alternatives aux privatisations des infrastructures et des activités de service public.

La confédéralisation de celles –ci est la clé de cette résistance et de reconquête des services publics. Il faut nous mettre en situation organisée en territoire pour mieux porter ces enjeux dans le débat public, avec les populations et tous les salariés. Dans cette voie interfédérale, nationale et décentralisée, nous avons de l'efficacité à saisir.

¹ La généralisation des concessions autoroutières et des Partenariats Publics-Privés (PPP) c'est perdre la maîtrise publique transférée au privé...c'est la gestion de la route selon les critères de la rentabilité; c'est une fausse route de financement avec des conséquences sociales inacceptables pour les emplois publics et le service public de la route.

² Les chiffres du réseau routier sont désormais (en km) : Autoroutier national : 11 042, dont concédé 8431 (+ 6,88 % depuis 2003) ; Routier national : 9 765 (-66,81 % depuis le transfert) ; Routier départemental : 377 984 (+5 %) ; Routier communal : 629 000 (+4,83%).

³ Quel paradoxe du bilan du Grenelle ! 860 km d'autoroute à construire en concession à péages, et la perspective de péages urbains qui coûteront toujours un peu plus dans le budget de transport des familles! Plus de taxes pour les salariés qui supporteraient le plus d'effort direct, rappelons nous la taxe carbone !

Stage Transport en 3 modules

De juin à décembre 2011

le 1^{er} module aura lieu du mercredi 15 au vendredi 17 juin 2011 à Courcelles (centre de formation de la CGT)

La politique des transports est au cœur du concept de développement durable. Les besoins de déplacements des populations et les activités économiques, qui génèrent une croissance du trafic, doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et institutionnelles. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation doivent viser une réponse aux besoins et non un marché du transport. De nouvelles exigences de l'opinion publique s'expriment depuis plusieurs années à l'égard des questions d'environnement, d'aménagement, de développement durable et des enjeux énergétiques liés à la préservation des ressources fossiles et la réduction des gaz à effet de serre.

Le Grenelle de l'environnement avait préconisé des dispositions de réorientations substantielles qui étaient un début de réponses aux problématiques évoquées. Les décisions prises depuis sont très en deçà des préconisations et demeurent très éloignées des préoccupations des populations et des salariés du transport.

La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre dont celles des transports.

Public ciblé

Ce stage s'adresse à des dirigeants :

- en charge de l'activité transport dans une organisation territoriale (union départementale ou comité régional),
- membre des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports,
- Dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions

But / finalité

Développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auquel celui-ci est confronté. A partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de forces, être en capacité, de peser efficacement sur celles-ci.

Objectifs de formation

A l'issue de cette formation articulée autour de trois modules, les stagiaires seront en capacité d'expliquer et de mettre en œuvre la démarche de la CGT en faveur d'un système de transport conforme aux obligations de développement durable. Des objectifs intermédiaires sont fixés à chaque module.

A l'issue du premier module les stagiaires seront en capacité

- de décrire le secteur et les enjeux du transport,
- de repérer les lieux d'interventions et de négociations,
- d'identifier les missions et les statuts l'UIT et de développer cet outil CGT.

A l'issue du deuxième module, les stagiaires seront en capacité d'expliquer les politiques de transport mise en œuvre et de rechercher les évolutions auxquelles elles vont être confrontées dans un proche avenir.

A l'issue du troisième module, et à partir d'une grille analytique les stagiaires seront en capacité de développer et d'argumenter les propositions de la CGT pour un transport conforme aux obligations de développement durable.

Contenus

Le premier module du mercredi 15 au vendredi 17 juin 2011 à Courcelles

- Présentation des objectifs de l'ensemble du stage et de la cohérence de l'ensemble du cursus.
- Etat des lieux dans le secteur du transport (saliariat,...) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT).
- Les lieux des décisions des orientations en matière de transport et d'interventions
- L'UITCGT: outil de confédéralisation, historique, orientations...

Les deuxième et troisième modules du 5 au 9 décembre 2011 à Courcelles. Le deuxième aura un caractère universitaire, recherche, réflexion, prospective.

Le troisième portera sur les concepts revendicatifs transport de la CGT et leur appropriation.

Fiche complète du stage transport 2011 sur www.cgt.fr (formation syndicale)

Nom : Prénom : Sexe : Age :

Adresse :

Code postal : Ville : Tél :

Portable : Adresse électronique :

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

Entreprise : Secteur Public, nationalisé ou Privé :

Fédération CGT : UD :

Responsabilités syndicales: dirigeant fédéral ou confédéral, animateur de collectif UIT :

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

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine :

Fiche à retourner à :

Espace Syndicalisme & société

263 rue de Paris

93516 Montreuil Cedex

Tél : 01 48 18 84 93

Fax : 01 48 18 81 69

E-mail : s.burdett@cgt.fr

Copie à UIT-CGT Case 571, 93515 Montreuil Cedex: E-mail: UIT@CGT.fr; Tél: 01 48 18 87 08 ou 07

Rédaction : Union Interfédérale des Transports CGT - Directeur de la publication Daniel Geneste - CPPAP : 1210 S 06 709 - décembre 2010

Conception maquette, photogravure, impression : Fédération CGT des cheminots ; Photos : DR.

263, rue de Paris-case 571- 93515 Montreuil cedex - Tél : 01 48 18 87 07 - Fax : 01 48 57 80 90 - Courriel : uit@cgt.fr