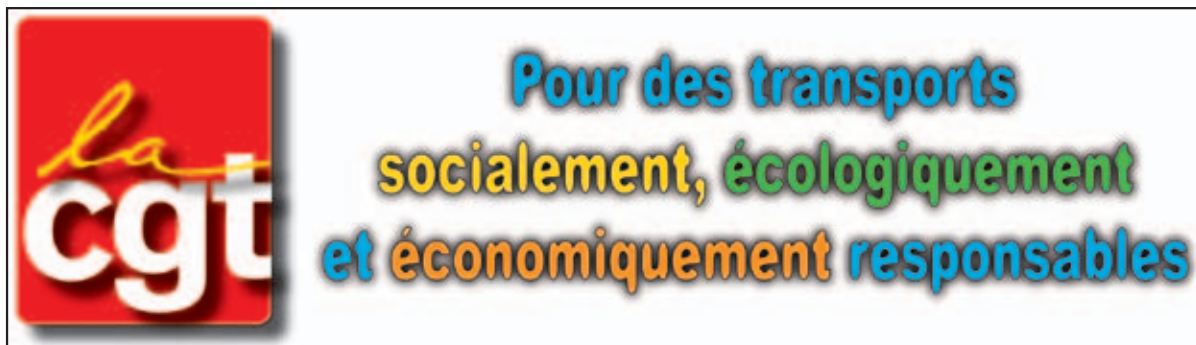


Les transports au cœur du développement humain durable



AGIR dans et avec les CHSCT et les CE



« Il n'y a pas d'issue environnementale

... sans thérapie sociale lourde.

Il n'y a pas d'issue sociale

... sans attention environnementale »



Une véritable **démocratie sociale** et environnementale passe par le **droit d'intervention des salariés** sur les choix de gestion de l'entreprise et l'**utilisation syndicale au quotidien** de ces droits, en même temps que le combat pour les améliorer. Il faut pouvoir **peser sur la finalité des orientations industrielles, sur les conditions de production** dont le transport des travailleurs et des marchandises fait partie.

C'est toute la question de l'organisation du travail.

- Le **financement** du coût du trajet domicile travail est un droit législatif qu'il faut concrétiser pour tous les salariés ;
- Une **reconquête du service public** de transport de voyageurs est essentielle ;
- Un système de transport bien organisé est impératif aussi pour les marchandises, au service de l'économie, **socialement juste et écologiquement efficace.**

Le transport répond de l'**intérêt général** et pour la CGT, ce qui répond de l'intérêt général doit être sous maîtrise publique.

C'est l'affaire de tous. **Dans les CHSCT et dans les CE**, il est possible d'**agir et de porter des exigences**. Au-delà, il faut introduire des prérogatives environnementales dans les missions de ces instances : nouveau droit à conquérir.

**Le MEDEF s'y oppose ?
C'est que ça doit être bon pour les salariés !**



Financer et maîtriser publiquement les infrastructures et le système de transport, c'est possible immédiatement !

Il faut créer un pôle financier public

Le transport structure la société. Avec l'industrie et l'urbanisme, il aménage le territoire. Ne laissons pas ce bien commun aux mains du monde des affaires.

Les investisseurs privés auxquels le gouvernement ouvre la porte sont, avant tout, des mercantiles. Ils recherchent un profit immédiat qu'ils feront sur le dos, en premier lieu, des usagers et des salariés à qui on demandera d'abaisser, au mieux de contenir, leur niveau social pour rémunérer les actionnaires.

La crise montre combien on ose privatiser les bénéfices et socialiser, nationaliser, les risques et les pertes. Mettre les dettes du capital financier à charge des générations futures serait normal et investir publiquement sur les infrastructures intergénérationnelles d'intérêt général serait immoral ? Avec ce raisonnement, nous n'aurions toujours pas de métro à Paris, ni même de TGV !

A cette logique La CGT dit NON !

La CGT propose

- La création d'un pôle financier public composé des organismes et entreprises bancaires ou financières comme la Caisse des

Dépôts et Consignation, la Banque de France, la Banque Postale, la Caisse d'Épargne ... ;

- De réorienter ainsi les financements, l'utilisation des richesses mais aussi de l'épargne, vers l'investissement pour une finalité sociale et un développement humain durable en lieu et place de la spéculation financière ;
- De mobiliser de nouvelles ressources dans chaque région en créant des fonds régionaux pour le développement solidaire des territoires ;
- De mettre à contribution ceux qui profitent en territoire des équipements publics et du transport (industrie du tourisme, grande distribution...).
- De généraliser le versement transport, impôt sur les entreprises pour qu'elles participent au financement des équipements transports et d'élargir son assiette et sa vocation jusqu'à l'échelon régional ;
- De réformer la fiscalité du transport professionnel avec prise en compte des coûts externes, aujourd'hui à charge de la collectivité (pollution, nuisances, infrastructures, accidents ...) au travers, notamment, d'une taxe poids lourds (euro vignette).

La maîtrise publique du système de transport est nécessaire, elle est possible, c'est un choix politique. De l'argent, il y en a : déjà, 60 milliards d'euros du livret A sont, en permanence, mis sur les marchés financiers par la Caisse des Dépôts et Consignation. Plus de 30 milliards supplémentaires issus des dépôts de notaires ou des consignations dorment. OUI ! Il faut revoir, en profondeur, le fonctionnement du système économique ! Et revoir en profondeur le système de transport, les salaires et les conditions de travail et de vie.

Mettre l'intérêt général, le social et l'environnement au centre des critères pour une nouvelle économie avec un nouveau concept des transports est une solution à la crise.

Transport de marchandises

En libéralisant tout le secteur, la société a donné la maîtrise totale aux grands logisticiens. En trente ans, elle a laissé dériver le système vers une sous tarification qui a conduit à un tout routier, négrier du salariat et irresponsable écologiquement.

Les grands groupes de transport délocalisent pour aller exploiter les salariés de l'Est en concurrence avec les emplois de l'Ouest. Tous sont mis en concurrence avec les salariés des autres modes : ferroviaire, fluvial ... C'est une machine à dumping social qui exonère les chargeurs, la grande distribution, mais aussi les grands logisticiens, de leur responsabilité et du paiement à son juste coût des acheminements. La collectivité supporte les coûts sociaux et de nuisances.

Le transport de marchandises est sous tarifié au point qu'il n'est même pas un frein aux délocalisations industrielles pour exploiter les salariés des pays émergents.

L'emploi industriel, en France et en Europe, paye les pots cassés. Le patronat du transport fait payer la facture à ses salariés sur le temps de travail, sur les conditions de travail et de vie et sur le niveau de salaire. Ce dernier, dans le routier, est de 16% inférieur au reste du transport pourtant inférieur de 4% au reste de l'industrie.

L'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires est utilisée pour accentuer cette logique. Ils veulent faire de ces salariés les routiers du chemin de faire.

Les états généraux du transport routier, obtenus par la lutte unitaire, auxquels participent les chargeurs, doivent aborder la question de la tarification du transport. Le report modal, l'organisation multimodale sont à ce prix, le niveau social en dépend, c'est aussi le sens du Grenelle de l'Environnement.

Le Fret ferroviaire de proximité, cette technique du wagon isolé, est stratégique pour relever le défi de la lutte contre le changement climatique et celui de l'aménagement du territoire. S'en désengager pour un opérateur public, comme la SNCF, est absurde et cela constitue une faute lourde pour la France. Or, pour l'instant, c'est la logique du seul business qui prend le dessus.

Les enjeux sociaux, climatiques et énergétiques sont incompatibles avec l'absence de maîtrise publique.

Pour rompre avec ce système, la CGT propose

- **Que la puissance publique reprenne la main** sur les réseaux constitués par la logistique, qu'elle édicte et impose des règles fortes.
- **D'imposer la tarification du fret à son juste coût afin de financer le niveau social.** Les chargeurs et logisticiens peuvent et doivent payer. Tarifier le transport à son juste coût doit aussi aider à orienter les productions sur des circuits courts, à produire plus sur les lieux de consommation donc ré industrialiser.
- **De repositionner le rôle du transport routier, d'en profiter pour revoir, enfin, l'organisation, le temps et les conditions de travail et de vie de son salariat très exploité. C'est nécessaire pour revaloriser ses métiers, reconnaître leur qualification et leur pénibilité.**
- **De faire du routier marchandises l'indispensable complément des autres modes,** en organisant le système multimodal de transport en réponse aux besoins de la société et du développement durable. Plutôt que de diaboliser le routier, la CGT propose de le valoriser pour sortir du dumping social, tarifaire et écologique.
- **D'en finir avec une concurrence qui se nourrit de l'opposition entre salariés** de la route, du rail, du fleuve et de la sous-traitance.
- **De conditionner aussi les aides publiques** aux entreprises industrielles, de la distribution, de la logistique ... à un usage d'un mode de transport vertueux, lorsqu'il en existe à leur disposition.
- **De déclarer d'intérêt général le fret** ferroviaire, fluvial et maritime.

L'actualité le montre : le fret ferroviaire est un enjeu de société considérable ! Il justifie un véritable débat public qui implique les citoyens.

Bonnet d'âne de développement durable !

- 300 000 tonnes équivalent co2 d'émissions supplémentaires par an : c'est le bilan écologique du plan fret SNCF / gouvernement ;
- Moins 8 000 emplois avec le plan fret SNCF,
- Moins 3,5 % sur la tarification du transport routier marchandise et moins 4,5 % sur les « charges de personnel » dans le routier marchandise dès 2009 : c'est leur bilan social ! Le choix du dumping !



Transport de voyageurs. Reconquérir le service public

Inscrit dans la loi, le droit au transport pour tous n'est pas pour autant réel dans les faits ; les conditions d'accessibilité financières (pouvoir d'achat, niveau social ...) ou physiques (localisation, handicap ...) sont loin d'être uniformes.

Nous avons besoin d'un grand service public de transport. Les politiques de libéralisation l'ont mis à mal. Il faut le reconquérir comme outil d'égalité de traitement de tous les citoyens.

Les conditions sociales des salariés du transport sont négligées, l'environnement et l'écologie sous-estimés : objectifs financiers et rentabilité dominant. Les salariés sont, de plus en plus, dans l'angoisse des appels d'offres. La mise en concurrence des salariés entre eux est facteur de réduction de la qualité et de la sécurité.

Le financement du domicile/travail par l'employeur doit permettre un plus grand usage de transport collectif. Il est même de nature à créer son développement. Pour y parvenir, il faut un service public bien structuré et organisé.

L'employeur doit financer le trajet domicile/travail

- **la loi est une première conquête.** Revendication historique de la CGT, ce principe a fait son entrée au Code du travail en 2008. Cette force de loi s'impose à tous les employeurs. Le sujet doit être à l'ordre du jour des NAO. La CGT a mis à disposition de ses militants un argumentaire : www..... ou bulletin UIT-CGT N° 57 de décembre 2008 ;

- **la lutte quotidienne, dans l'entreprise, pour concrétiser et pousser l'avantage.** Principe acquis n'est pas en soit formalisé, surtout quand la majorité des employeurs s'affranchit de l'obligation de NAO. Et la loi dont le code du travail, fixe un minimum (50% pour l'usage des transports collectifs et 200 euros pour le véhicule personnel), pas le maximum, tributaire du rapport de forces à créer par l'action syndicale. La preuve, dans plusieurs entreprises les salariés ont su conquérir 100 % de la prise en charge, en Corse la CGT a même réussi à imposer un accord au Medef qui s'applique sur les deux départements ;

- **en profiter pour imposer de véritables PDE, Plan de Déplacement d'Entreprise,** de nature à responsabiliser les employeurs sur l'organisation du transport collectif et articuler la compatibilité des horaires de travail avec cet usage pour les salariés. Il faut sortir ce sujet des simples formalités, y imposer un contenu revendicatif fort, qui participe à l'amélioration des conditions de travail et de vie des salariés.

Avec le CHSCT : intégrer le temps et les modalités du transport dans l'examen des conditions de travail, c'est conduire une activité syndicale conquérante.

La CGT Propose de créer un pôle public national de transport public

Il doit regrouper tous les opérateurs de transport de voyageurs, leur imposer des orientations industrielles à finalité sociale et non de pertinence financière. Etre gouverné démocratiquement et imposer des règles et obligations uniformes pour tous :

- **Des obligations sociales, environnementales et de qualités fortes** dans les cahiers des charges d'appels d'offres et dans les contrats de transport, en application de la loi sur la continuité du service public de transport d'août 2007 ;
- **Le renforcement des conventions collectives, des statuts, de la réglementation du travail ;**
- **Des garanties de maintien de l'emploi en cas de changement d'opérateur, ouvrant la voie à un statut du travail salariés et une sécurité sociale professionnelle ;**
- **Une reconnaissance des qualifications,** leur traduction dans le salaire, reconnaissance aussi de la pénibilité et des contraintes sur l'âge de la retraite ;
- **Une égalité de traitement pour les usagers ;**
- **Un contrôle démocratique de l'usage des fonds publics** consacrés au financement ;
- **La transparence sur les négociations de contrats** entre les autorités organisatrices et les entreprises de transport. Et l'implication des représentants des salariés dans une concertation entre toutes les parties afin de vérifier la compatibilité des clauses du contrat envisagé avec le niveau social et d'emploi. **Les CE et CHSCT doivent avoir droit de regard, leur mot à dire et droit d'alerte.**

Avec ce pôle, la CGT propose un outil performant socialement, écologiquement et économiquement, au service des collectivités qui organisent le service public ; un outil moderne protégé des appétits financiers.

