



STOP À LA CASSE

DES TRANSPORTS ET DE L'INDUSTRIE

Introduction

La situation de crise sanitaire puis économique, sert de prétexte à des plans massifs de suppressions d'emplois dans les transports publics et l'industrie.

Or, sur les 30 dernières années, la croissance des volumes de transport n'est pas infléchie par les différentes crises économiques car c'est une tendance de fond.

La crise actuelle ne peut en aucun cas être prétexte à la restructuration des modes et de leurs branches industrielles.

Une politique d'austérité provoquerait un déficit de réponse, aux besoins sociaux de transport et un cercle vicieux de récession économique pour le pays.

La CGT revendique donc l'arrêt des suppressions d'emplois ou liquidations d'entreprises dans les transports publics et l'industrie.

La CGT considère au contraire qu'il faut créer des milliers d'emplois dans les branches liées au transport pour répondre aux besoins sociaux.

Par ailleurs, les différents modes ont des caractéristiques spécifiques qui répondent à des attentes spécifiques (vitesse, capacité d'emport, adaptabilité). Il ne s'agit pas de les opposer mais au contraire d'exploiter leurs avantages, de faire jouer leur complémentarité et de définir l'équilibre le plus utile pour le pays.

Le mode aérien ou la voiture individuelle ne doivent donc pas être pensés comme des victimes expiatoires. Ils ont leur place dans les solutions de transport.

Enfin, les réorientations liées aux choix d'aménagement du territoire, aux obligations de résultat en matière environnementale, ou aux choix industriels ne doivent pas se traduire par la destruction brutale d'emplois ou la précarisation des salariés mais doivent s'envisager sur le long terme avec un dispositif sécurisant l'emploi et la formation pour construire des transitions volontaires.

La CGT publiera dans les prochains jours un document complet sur ses propositions dont vous trouverez le résumé ci-après.

La situation des transports

1. L'échec de la dérégulation

Le bilan social et industriel de la dérégulation opérée à partir des années 1990 est catastrophique pour les transports, pour l'emploi, pour l'industrie et pour le pays.

Elle a consisté à supprimer toutes les règles encadrant ces activités (prix, conditions sociales, barrières douanières...) pour permettre un abaissement maximal du coût des transports au bénéfice des profits des grands groupes. Ceux-ci ne payent plus le juste prix de la mobilité de leurs marchandises ou de leurs salariés, ce qui a encouragé les délocalisations, la concentration métropolitaine, et un éloignement extrême des lieux de production et de consommation.

Dans le ferroviaire, dans l'aérien et dans le transport routier, l'impact de la dérégulation a été catastrophique sur l'emploi, l'aménagement du territoire, l'économie et la capacité des pouvoirs publics à agir contre la pollution ou la désindustrialisation.

En revanche, les activités qui étaient encore régulées s'en sortent moins mal.

La CGT propose une rupture avec la gestion libérale et dérégulée du transport.

En matière sociale, fiscale ou tarifaire, la CGT revendique la mise en place de normes de haut niveau qui empêchent le dumping social ou écologique.

Dans le domaine des transports collectifs, la CGT propose une gestion publique intégrale afin que la puissance publique dispose de leviers directs d'intervention.

2. Les besoins de transport

La réponse aux besoins de transport et les orientations en matière de parts modales, avec des objectifs quantifiables, des moyens adaptés et un suivi rigoureux, n'est toujours pas clarifié de la part du Gouvernement.

A l'heure du retour de la planification, cette question ne peut plus être éludée et laissée à l'arbitrage des mécanismes de marché, sous peine de voir triompher les solutions les plus immédiatement rentables mais en totale contradiction avec les besoins sociaux, l'aménagement du territoire ou les exigences environnementales.

La CGT propose le doublement de la part des modes doux (trains, transports en commun, fluvial) dans le transport de marchandises et de voyageurs, ce qui serait une véritable rupture avec la politique du tout routier.

Parts modales 2016

Transport intérieur de voyageurs (milliards de voyageurs.km)

Véhicule individuel	= 756,4	soit 79,1%
Autocar, autobus	= 82	soit 8,6%
Train	= 103,2	soit 10,8% (20% sur longues distances et 5% courtes distances)
Avion (vols intérieurs)	= 14,8	soit 1,5%

Transport intérieur de marchandises (milliards de tonnes.km)

Routier	= 287,7	soit 88%
Ferroviaire	= 32,6	soit 10%
Fluvial	= 6,8	soit 2%

Objectifs 2050

Transport intérieur de voyageurs (milliards de voyageurs.km)

Les documents du Ministère prévoient une croissance de 33% des besoins de transports de voyageurs sur la période 2016-2050 (croissance de 11% de la population et autres facteurs).

Si l'objectif est de réduire la part de la voiture individuelle, la stratégie de doublement de la part des transports collectifs, donnerait les besoins suivants :

Véhicule individuel	= 807,7	soit 63,5% de part modale et une progression limitée à 6,8%
Autocar, autobus	= 190	soit 15%, soit une multiplication par 2,3 des volumes (2,5% par an)
Train	= 254,4	soit 20%, soit une multiplication par 2,5 des volumes (2,7% par an)
Avion (vols intérieurs)	= 19,1	soit 1,5% de part modale, soit une progression de 29% des volumes

Transport intérieur de marchandises (milliards de tonnes.km)

Les documents du Ministère prévoient une croissance de 80% (!) des besoins de transports de marchandises sur la période 2016-2050.

Il parait nécessaire de se questionner sur cette évolution.

Mais si elle devait être respectée, le doublement de la part modale des modes doux amènerait la situation suivante :

Routier	= 447,5	soit 76% soit une limitation de la progression à 55%
Ferroviaire	= 117,8	soit 20% soit une multiplication par 3,6 des volumes (3,8% par an)
Fluvial	= 23,5	soit 4% soit une multiplication par 3,5 des volumes

Les enjeux sont extrêmement importants puisque selon les objectifs, les moyens à mettre en œuvre sont d'ampleur différente.

Pour illustrer le propos, passer en 30 ans de 32,6 milliards de tonnes.km de marchandises transportées par train à 117,8, suppose de trouver l'équivalent de 700 fois la liaison Perpignan-Rungis alors que le Gouvernement peine à faire repartir cette unique liaison.

Les récentes annonces du Gouvernement sur une stimulation de la demande (subventions diverses), ne sont pas à la hauteur des enjeux et laissent une nouvelle fois les mécanismes de marché piloter les évolutions.

La CGT revendique une véritable rupture avec cette logique en développant une intervention plus vigoureuse de la puissance publique dans l'économie, non pas pour seulement socialiser les pertes énormes liées au covid-19, mais aussi pour réorienter le sens du développement économique de notre pays :

- Le Gouvernement doit définir des objectifs clairs et précis en matière de répartition modale. **La CGT propose le doublement de la part des modes doux d'ici 2050.** Des étapes, avec des objectifs intermédiaires, doivent être établies en tenant compte de ce qui peut immédiatement être réalisé (modifications légales et réglementaires, politique fiscale, utilisation de moyens existants...) et ce qui doit être lancé dès aujourd'hui pour un résultat à moyen termes (programme d'investissement dans le matériel et les infrastructures, R&D...). Des moyens adaptés au respect de ces objectifs doivent être déployés, notamment un grand plan d'investissement dans les infrastructures. Et un système de contrôle des objectifs, à chaque étape, avec des dispositifs de correction en cas de retard, doit être mis en place.
- Le transport public ayant un impact direct sur l'économie et l'aménagement du territoire, il ne doit pas être laissé aux mains des intérêts privés qui ne savent développer que les solutions immédiatement rentables. L'investissement dans les infrastructures lourdes, les enjeux environnementaux, les choix d'aménagement du territoire, les politiques sociales d'accès au transport, le développement de filières industrielles, sont des éléments stratégiques qui doivent être confiés à des entreprises publiques, répondant aux commandes de la collectivité. **La CGT propose que les grandes compagnies de transport soient des entreprises publiques,** donc le retour au Statut d'EPIC de la SNCF et de la RATP, l'intégration de Transdev dans ces groupes, la renationalisation d'Air France-KLM (en coopération avec l'Etat néerlandais)... La constitution d'une holding générale pour coordonner l'ensemble des transports publics doit également être mise en débat. Enfin, les règles de mise en concurrence obligatoire des concessions de transport doivent être abrogées.
- Pour coller au plus près des besoins, une complémentarité entre les modes de transport doit être mise en œuvre. La puissance publique doit organiser cette complémentarité des modes. **La CGT propose que l'objectif soit un accès de tous les territoires à tous les modes de transports, en proportion de l'utilité sociale qui leur aura été reconnue.** Par exemple, la restructuration du groupe Air France et le démembrement de sa filiale Hop, qui assure les dessertes régionales avec du matériel adapté, ne nous paraît pas aller dans le bon sens. Son remplacement par les compagnies Low Cost ne fera que relancer la concurrence avec le mode ferroviaire. Le mode aérien, pour sa très grande rapidité, a un rôle à jouer dans la réponse à une partie des besoins.

- Il ne peut pas y avoir de modes de transport de qualité sans personnel bien traité. **La CGT propose que la rupture avec la dérégulation s'illustre particulièrement dans la gestion des personnels avec le renforcement de l'emploi de qualité, des statuts et des conditions sociales des personnels.**
- Pour rendre la transition écologique acceptable, elle doit se dérouler sans casse sociale. **Pour cela, la CGT propose l'instauration d'une sécurité sociale professionnelle dans les transports.** Ainsi, toute restructuration décidée pour se conformer aux objectifs de reports modaux, ne se ferait plus par les licenciements et la liquidation des entreprises, mais par la gestion des parcours professionnels des salariés, en offrant à certains la possibilité de partir plus tôt en retraite, à d'autres de se former pour prendre un poste plus qualifié dans leur branche (mutation transversale), ou encore pour accéder à un emploi dans un autre mode de transport (mutation horizontale). Ces évolutions librement choisies seraient assurées par une structure de placement et de formation externe aux entreprises de transport, et financée par une cotisation sociale de ces entreprises.
- **Une place plus centrale doit être donnée aux usagers dans les processus de décisions** concernant les transports publics. Cela passe par des débats au Parlement sur les objectifs, les budgets et l'organisation réglementaire des transports. Mais également par la création d'instances consultatives de proximité dans lesquelles les usagers, les collectivités et les salariés puissent échanger, définir les besoins et participer à l'élaboration des schémas de transport (dessertes et infrastructures).
- Afin de garantir un véritable droit d'accès aux transports pour tous, **une tarification sociale très ambitieuse doit être développée.** La CGT propose de poser la question de la gratuité pour les populations les plus précaires. Mais aussi de nouveaux droits tarifaires, par exemple pour garantir le droit aux vacances, à l'accès à la culture ou aux sports.

La situation de l'industrie

1. La situation de l'industrie

Paradoxalement, les besoins de transport n'ont fait qu'augmenter ces dernières années (par exemple, +30% de volumes de marchandises transportées depuis 1990), mais les emplois industriels de ce secteur n'ont cessé de régresser.

Des entreprises ont été victimes de prédatons par des grands groupes industriels ou financiers voulant s'emparer de leurs brevets ou de leurs carnets de commande, puis ont été délaissées pour finalement disparaître.

Les délocalisations de production ont été massives au point que notre pays, qui dispose pourtant de champions en la matière, n'est même plus autosuffisant dans certaines productions.

Et malgré une perfusion massive d'argent public (défiscalisation, prêts garantis, programmes de financement des politiques R&D, intervention de la BPI pour soutenir l'investissement dans l'outil industriel des sous-traitants, etc...) la situation n'a pas été inversée et tend même à s'aggraver.

La CGT propose une rupture avec la gestion libérale et dérégulée de l'industrie.

Les aides publiques, quel que soit leur forme, doivent être conditionnées au développement de l'outil productif (investissements ET créations d'emplois).

Les dividendes aux actionnaires doivent être interdits en période de crise pour préserver les trésoreries des entreprises et participer à l'effort de redressement.

L'Etat, les collectivités régionales, et les grandes entreprises publiques de transport doivent rentrer au capital des grandes entreprises industrielles du secteur, avec minorité de blocage, pour stabiliser l'actionariat et faire obstacle aux stratégies court-termistes.

2. Les besoins industriels pour le développement des transports publics ?

Les besoins industriels en matière de transports sont à la hauteur de l'évolution des flux marchandises et voyageurs : en hausse constante depuis des décennies.

Les crises économiques, telle que celle liée au covid-19, ne font qu'infléchir temporairement la demande mais ne remettent pas en cause cette évolution de fond.

Les carnets de commande sont pleins dans l'aéronautique (au 31 août, Airbus dispose de 8 ans de charge de travail !), l'objectif de 100 millions de touristes en France a été repoussé seulement de 2020 à 2022, les immatriculations de véhicules neufs ont augmenté de +3,8% en juillet 2020 engageant un rétablissement par rapport aux chutes liées au confinement, etc.

Il n'y a donc aucune justification à un abaissement durable du niveau de production national, et avec lui, de l'emploi industriel dans notre pays.

Les plans sociaux annoncés actuellement sont, avant tout, dictés par des stratégies économiques opportunistes visant à faire pression sur l'État et sur les salariés, et à engager une nouvelle vague de délocalisation.

La CGT propose un moratoire généralisé sur les licenciements, un plan d'aide à toutes les entreprises placées en redressement pour empêcher leur liquidation, et des mesures spécifiques pour faire face au ralentissement conjoncturel de la demande (réduction du temps de travail à 32h).

Parcs matériels 2016

Routier

- Véhicules particuliers	32 170 000
- Véhicules utilitaires	6 081 000
- Poids lourds	544 000
- Cars et bus	93 000
- Rames de métro	2 757

Ferroviaire

- Matériel moteur	8 814
- Remorques voyageurs	17 300
- Wagons marchandises	78 346

Aérien

- Flotte d'Air France-KLM	474
---------------------------	-----

Parcs matériels 2050

Même si une meilleure utilisation des parcs existants peut être recherchée, et que du matériel un peu plus capacitaire peut être développé, la hausse des besoins de transport telle qu'exposée précédemment se traduira nécessairement par une hausse sensiblement équivalente des parcs (+6,8% sur les véhicules individuels, +55% sur les camions, X 2,3 pour les autocars, X 2,5 pour le ferroviaire voyageurs et X 3,6 pour le ferroviaire marchandises, + 29% pour l'aérien).

Par ailleurs, le vieillissement des parcs routiers et ferroviaires ces dernières années suppose un effort accru de renouvellement dans les années à venir.

Enfin, une politique de relocalisation industrielle visant l'autosuffisance doit être développée (par exemple, nous produisons 400 000 voitures de moins que ce qui est immatriculé chaque année en France, il faudrait donc accroître la production de plus de 20% !).

La CGT propose :

- Une **coopération intra-filière** entre les industries et les entreprises publiques utilisatrices pour la définition de politique de recherche et la création de nouveaux matériels adaptés à l'évolution des besoins ;
- Une réflexion avec les entreprises publiques utilisatrices sur des **filières industrielles à redévelopper** en lien avec des changements d'orientations stratégiques (abandon du matériel remorqué pour le ferroviaire qui complexifie aujourd'hui la relance du FRET, des trains de nuits et des TET ; abandon des petits avions type ATR qui peuvent être très adaptés à la desserte régionale...)
- Une **planification précise de la relocalisation** des productions des grands groupes.
- Pour une production industrielle de qualité, **des conditions sociales de qualité** : la limitation stricte (en motifs et en volumes) des contrats précaires, un développement de la formation professionnelle et une reconnaissance de la qualification par la progression salariale, une CCN de la métallurgie de haut niveau...
- Une **politique contraignante contre la prédation financière** : meilleure protection des brevets, interdiction des aides publiques aux entreprises dont un actionnaire a une activité dans un paradis fiscal...
- Le **développement d'outils économiques** pour plus de justice et l'aide à la relance : progressivité de l'impôt de production et des sociétés, création de banques régionales d'investissement (en lien avec la BPI et la Banque de France)...
- Créer des **filières de déconstruction et de recyclage** pour les matériels de transport.