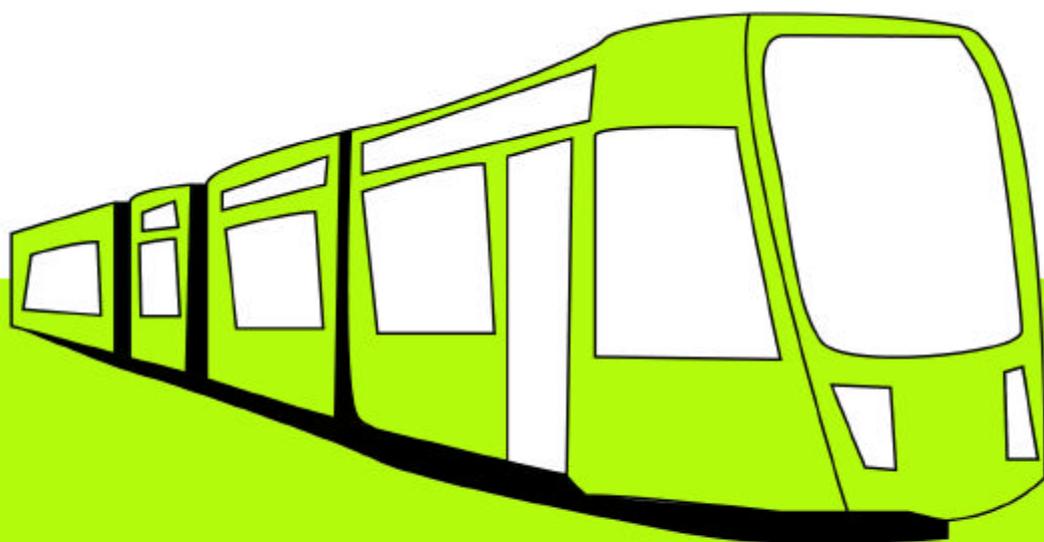


Pour un droit réel aux transports pour une véritable démocratie sociale



Le droit de grève en France, mais également en Europe, a toujours été un terrain d'affrontement :

► Entre le patronat, gouvernement et les syndicats ;

► Entre le patronat, gouvernement et les salariés.

Son exercice a de tout temps été contesté. D'ailleurs dans beaucoup de pays, il n'existe pas légalement et les salariés sont lourdement réprimés lorsqu'ils exercent ce droit (exemple la Colombie).

En France la dernière décennie est marquée par des surenchères des partis politiques de droite et d'extrême droite, du Medef pour faire accepter aux salariés l'idée que la défense des services publics et la liberté de travailler passaient par la mise en place d'un service minimum dans les transports publics, l'éducation nationale, l'énergie...

Un certain nombre de dispositifs destinés à encadrer de plus en plus le droit de grève sont nés de ces menaces.

Dans la campagne électorale, le candidat Nicolas Sarkozy a fait de cette question la pierre angulaire de ses visions libérales en matière de démocratie sociale.

Rappelons quelques-uns de ses propos :

• possibilité de présenter aux élections professionnelles, dès le premier tour, des candidats sans étiquette syndicale ;

• vote à bulletin secret au bout de huit jours de grève ;

• renvoi des aspirations sur la démocratie sociale à une négociation avec le Medef.

Derrière ces projets, c'est bien l'ensemble des moyens d'expressions collectives des salariés qui est visé afin de permettre au patronat de remettre en cause les garanties collectives et empêcher les salariés de se défendre et de revendiquer des conquêtes sociales.

S'appuyant sur des sondages et son programme, Nicolas Sarkozy a annoncé le dépôt d'une loi cadre dès juillet sur le « service minimum » dans les transports. De leurs côtés, les usagers demandent des améliorations pour leurs déplacements quotidiens : par exemple en région Ile de France, les transports en commun arrivent en 3^e position des problèmes à résoudre en priorité (43 %) derrière le logement (56 %) et l'emploi (47 %) devant la sécurité, l'éducation, l'environnement. L'augmentation de l'offre, la sécurité, la fréquence, l'extension des plages horaires, le prix, la ponctualité sont les principales exigences d'amélioration, d'une grande majorité de franciliens (sondage Csa mars 2007).

La position constante et sans ambiguïté de la Cgt

Les services publics, notamment dans les transports, ne sont pas malades des grèves mais des dysfonctionnements dus aux politiques de restrictions budgétaires et aux dogmes européens de la concurrence. La notion de service public est galvaudée, son niveau se dégrade progressivement alors que la demande de transports ne fait que croître.

Les attributions de marchés publics ne doivent plus se faire sur des critères uniquement financiers, qui privilégient les entreprises les moins chères, ce que nous appelons « le moins disant social ». A contrario, pour la Cgt, ces marchés publics doivent comporter des obligations sociales, de qualité, de sécurité et environnementales.

La Cgt considère que plusieurs facteurs sont de nature à faire baisser la conflictualité et limiter la gêne aux usagers en cas de grève :



développer et améliorer les services publics afin de répondre mieux aux besoins des usagers et des salariés. Ce qui pose entre autres la question des financements ;



appliquer les textes en vigueur : Dans le service public de transports, sur les 2 462 entreprises qui sont assujetties à la Négociation Annuelle Obligatoire (Nao) seules 1 115 ont engagé en 2005 et 2006 cette négociation ; 55 % s'affranchissent de la loi ;



appliquer la loi du 10 août 1982 qui rend obligatoire la négociation pendant les cinq jours de préavis ;



modifier en profondeur les conditions de la négociation, obligeant à donner du contenu au dialogue social, renforçant les droits des salariés et des organisations syndicales. La culture du résultat sur ce sujet doit être une obligation pour les directions d'entreprises, les Autorités organisatrices et les pouvoirs publics. La démocratie sociale doit être réformée en profondeur au moins sur la base des recommandations du Ces : représentativité des syndicats, accords majoritaires... ;



créer des espaces de concertation entre donneurs d'ordre, syndicats et usagers ;



lorsqu'une grève est inévitable, l'entreprise en lien avec l'autorité organisatrice est responsable de l'information des usagers. Elle est également chargée d'organiser le service rendu aux usagers avec les salariés non grévistes en respectant les conditions d'utilisation (réglementation du travail...) et de sécurité en vigueur. Les organisations syndicales doivent avoir les mêmes possibilités d'information que les entreprises afin d'informer les usagers sur les causes réelles de la grève. **Le droit de grève n'est pas négociable. C'est un droit individuel**

constitutionnel qui s'exerce dans un cadre collectif.

« Il y a une ligne blanche à ne pas franchir concernant les modalités d'exercice du droit de grève »

La Cgt à l'offensive

Dans cette période la Cgt, avec les fédérations concernées, n'est pas restée inactive et a gardé une position offensive malgré des pressions importantes.

Elle a participé activement aux négociations dans les entreprises et les branches professionnelles sur des dispositifs d'amélioration du dialogue social.

Citons par exemple l'accord signé en 2004 à la Sncf, les négociations sur le droit syndical à la RATP, ou l'engagement important de la Cgt dans les négociations dans les transports urbains qui ont échoué, suite à l'intransigeance du patronat qui souhaitait une loi contre le droit de grève.

Notons également en 2004, notre engagement dans les consultations effectuées par la « commission Mandelkern » sur le droit de grève, mise en place par Raffarin avec notamment l'audition de Bernard Thibault.

A l'issue des travaux de la commission, la Cgt regrettait les conclusions de ce rapport qui sous prétexte de service garanti pour les usagers, était une attaque contre le droit de grève...

La Cgt s'insurgeait contre les propositions du rapport et demandait au gouvernement ne pas donner de suites législatives...

Enfin dans cette période, à plusieurs reprises, les fédérations Cgt ont eu des expressions convergentes ou unitaires avec d'autres organisations syndicales contre la remise en cause du droit de grève. La Cgt a édité un 4 pages à 1 million d'exemplaires : «*Les Transports, un enjeu de développement économique et social*» (novembre 2004).

Cette stratégie, alliée à une bataille de communication et aux mobilisations dans les entreprises et dans l'opinion a permis d'éviter une loi sur la remise en cause du droit de grève, malgré les tentatives répétées des députés de l'Ump et dirigées par les amis proches de Nicolas Sarkozy.

Depuis l'élection présidentielle et avec la nouvelle Assemblée nationale, nous entrons sur ce sujet comme sur d'autres, dans une nouvelle période. Il nous faut juger aux actes, anticiper mais aussi nous positionner à l'offensive parce qu'entre les discours de campagne et la mise en oeuvre le fossé peut se révéler infranchissable.

C'est pourquoi la Cgt doit se concentrer sur la bataille des idées dans les entreprises concernées, dans la Cgt et avec l'ensemble des salariés.

Le vrai problème des transports

1) UN SERVICE PUBLIC DÉGRADÉ :

Sous le coup des politiques nationales et de l'Union Européenne, les entreprises de transports sont entraînées de plus en plus sur les voies du libéralisme économique ce qui les éloigne de leurs missions de service public.

A la SnCF :

Le système ferroviaire reste endetté à hauteur de 40 milliards d'euros dont les frais financiers sont de l'ordre de 300 millions d'euros par an pour la SnCF et de 1 300 millions d'euros pour Réseau Ferré de France (Rff).

Cette situation freine les investissements nécessaires à la maintenance et à la modernisation du réseau ferré national (Rfn). De ce fait, la vitesse des trains est limitée sur 1 500 Kms de voies et certains tronçons de lignes sont neutralisés pendant plusieurs semaines à cause des travaux de remise à niveau des infrastructures.

Depuis 2002, 16 000 emplois ont été supprimés dans l'ensemble de l'entreprise publique, ce qui entraîne une dégradation de la qualité de service et une détérioration des conditions de travail des cheminots.

70 % des dysfonctionnements (trains supprimés, trains en retard..) que subissent au quotidien les usagers sont imputables à la gestion interne de la SnCF notamment liée à l'insuffisance de moyens humains, financiers, matériels et en capacités d'infrastructures.

En 2006, sur 6 043 incidents ayant donné lieu à des retards : 140 (2,3 %) étaient dus à des mouvements sociaux et 1 728 (28,6 %) à des défaillances de matériels.

La déstructuration du transport de marchandises (Fret) par la SnCF s'accélère. Cela s'est déjà traduit de 2004 à 2007 par 7 000 emplois supprimés, la fermeture de cent gares de Fret. Cette politique d'abandon et de refus de trafics entraîne un transfert sur route (équivalent à 1 400 000 camions supplémentaires par an). Cette politique de casse a une conséquence sur l'équilibre des marchandises transportées par modes (fer, route, fluvial). Si en 2000 sur une base de 100 tonnes, 20 tonnes passaient par le rail, en 2007, ce ne sont

plus que 12 tonnes acheminées par ce mode de transports.

A la RATP :

800 postes supprimés sur quatre ans.

Retard d'investissements sur le contrat plan état région.

Sous-traitance sur des activités d'entretien et de maintenance.

Ceci est générateur de nombreux dysfonctionnements.

Pour le métro : l'ensemble des kilomètres perdus à cause des dysfonctionnements correspondent à la fermeture de la ligne 13 (Montrouge, Saint-Denis Université) pendant 93 jours ! 83 % de ces pertes sont dues à des problèmes de fonctionnement (manque de personnel, problèmes techniques, raisons voyageurs (suicides, malades, freins de secours..).

Pour les bus : l'essentiel des pertes de kilomètres sont dues, là aussi à du manque de matériel, de personnel, mais également aux problèmes de circulation, ce qui renvoie aux investissements sur la voirie et aux choix des collectivités territoriales.

Du côté matériel, les ressources sont de plus en plus insuffisantes : des choix économiques entraînent un report des sorties d'équipement ou une politique de rénovation controversée. La baisse du nombre de matériel de réserve (bus, trains) entraîne une aggravation des conditions de travail du personnel (2 x 8, travail de nuit, du weekend end, horaires décalés et alternés). La Cgt considère que les besoins sont de l'ordre de 2 300 bus supplémentaires et évalue un besoin de réserve maintenance des matériels ferroviaires à hauteur de 20 % du parc.

Dans les entreprises privées de voyageurs avec des missions de services publics :

Les temps partiels imposés pèsent sur le niveau de services (manque

de formation) notamment en matière de sécurité.

Des dessertes programmées notamment en transport scolaire ne sont pas effectuées, bien que facturées aux collectivités locales, par manque de conducteurs empêchant la continuité du service public.

Aux heures creuses, des autobus ne sont pas utilisés alors que les besoins des usagers ne sont pas satisfaits.

Dans le transport aérien :

La politique de libéralisation, notamment la politique de concurrence exacerbée, provoque de nombreux dysfonctionnements : retards d'avions liés à l'encombrement du trafic aérien conditions de plus en plus difficiles des passagers dans les aéroports (filtres de police, espaces...).

La politique de privatisations (Air France, gestionnaires d'aéroport) a recentré les orientations des entreprises non plus sur des objectifs de service public comme l'aménagement du territoire, mais sur une logique strictement financière : fermeture des lignes régions / régions au profit des grandes lignes « millionnaires » en passagers passant par les « hubs » (plateforme de correspondance), tarifs prohibitifs sur les lignes régionales restantes...

Dans le transport maritime :

Plus d'un millier d'emplois perdus dans le maritime marchandise suite aux déréglementations successives du pavillon français (immatriculation des navires dont dépendent les conditions d'équipage).

Mise en oeuvre d'une concurrence déloyale des compagnies « low cost »¹ sur le Transmanche et sur les liaisons avec la Corse.

Mise en place d'opérateurs du Remorquage, comme au Havre, ne respectant pas les accords et les

conventions collectives nationales de branche.

2) DES DONNÉES SOCIALES RÉVÉLATRICES DE LA SITUATION

Un désengagement fort de l'Etat sur le service public

Sur les prestations des usagers :

les tarifs sociaux (familles nombreuses, chômeurs, jeunes, congés payés..) ont été réduits de 26 millions d'Euro depuis 2004.

Sur les financements :

suppression dès 2003 de la subvention aux transports urbains en site propre (investissements pour les tramways, couloirs de bus, métro.), réintroduite sous l'effet des mobilisations en 2005 mais à hauteur de 15 millions d'euros alors que les projets de développement s'élèvent à 600 millions d'Euros environ. A ce rythme il faudra quarante ans pour les réaliser !

- Épuisement des capacités de financement propres des entreprises publiques et des collectivités locales.

Une logique du moins disant :

Sans un niveau de financement approprié, les Autorités organisatrices privilégient la logique du moins disant pour l'attribution des marchés et pour les contractualisations. Cela pousse au dumping social.

Absence de règles et d'obligations d'intégrer des exigences sociales, de qualité et environnementales dans les cahiers des charges.

Afin de réduire la rémunération du service effectué par les entreprises (publiques ou privées) les autorités organisatrices imposent des mesures de productivité dès l'élaboration des contrats.

Une précarité qui explose :

La Commission des Comptes des Transports de la Nation (Cctn) a relevé dans son rapport 2006 une progression de 15,2 % de l'intérim

en 2006, après 9 % en 2004 et 2005. Désormais, c'est le secteur, avec celui de l'énergie qui accroît le plus son recours à l'intérim.

Le temps partiel :

Il représente 33,6 %, (source bilan social CNT) dans le Transport Routier de Voyageurs. Si le transport scolaire influe beaucoup il n'explique pas tout. 37,7 % des contrats de travail du personnel de conduite dans le routier voyageurs sont à temps partiel.

La sous-traitance :

Dans l'ensemble des transports urbains et interurbains, son chiffre a progressé de 56% entre 2002 et 2007 pour atteindre 950 000 milliers d'euros. Dans le ferroviaire, la progression atteint 8,5% sur la même période (1 094 923 milliers d'euros).

Une attractivité de l'emploi qui se dégrade :

Les emplois dans le secteur sont de moins en moins attractifs, au point que la profession et les pouvoirs publics s'interrogent fortement sur les capacités à renouveler les importants flux de départs en retraite dans les dix ans à venir.

En cause ? Les qualifications, les salaires, les conditions de travail, les perspectives de carrière et de couverture sociale. C'est une parfaite illustration du malaise profond.

«...Un manque d'attractivité des métiers face à l'émergence de besoins de qualité de vie différents, peu compatibles avec la mobilité et la pratique d'horaires décalés, à l'apparition de nouveaux risques liés à l'insécurité venant aggraver une accidentologie encore importante dans ce secteur d'activité et enfin à des conditions de rémunérations peu attrac-

¹ Low cost : compagnies à « bas coûts » utilisant des conditions sociales et fiscales de certains pays pour faire baisser le prix.

tives. Cela impose une réflexion sur la promotion de ces métiers, leur valorisation qui va de pair avec une augmentation des tarifs de transport, et par un effort soutenu en matière de prévention et de formation». (Extrait des conclusions du bilan social 2004/2005 du Cnt).

Un climat social qui se dégrade

Dans beaucoup d'entreprises le climat social s'est dégradé ces dernières années : simulacres de négociations, criminalisation croissante de l'action collective et syndicale, tentative de remise en cause du fait syndical ...

Le service minimum : pas la priorité des associations d'usagers

« Le service minimum n'est pas la première priorité à nos yeux. Les usagers subissent d'abord des dysfonctionnements quotidiens : services supprimés, en retard ou surchargés, fréquences insuffisantes, vétusté et pannes du matériel, mauvaise information... Nous ne souhaitons pas qu'une loi générale et contraignante soit prise... Un plan Marshall de développement des transports publics initié par l'Etat et les collectivités reste nécessaire. Avec une grande ambition pour le transport public, les salariés de ce secteur seraient rassurés sur leur avenir et le recours à la grève serait moins fréquent. » Jean Sivardière président de la Fnaut (Fédération Nationale d'Associations d'Usagers) interview La Croix du 5 juin 2007.

Les revendications de la Cgt

L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS

Il est urgent de réorienter les politiques de transports vers la réponse aux besoins des populations dans le cadre d'un développement durable.

La Cgt propose (Extrait des repères revendicatifs adoptés au comité confédéral national du 30 mai 2007) :



« le droit et l'accès aux transports pour tous ;



le déplacement de personnes et de marchandises est un droit fondamental qui confère aux transports un caractère d'intérêt général ;



il faut inscrire leur organisation dans une démarche de développement durable ;



une politique nationale des transports doit viser à répondre aux besoins de tous ordres, elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, de l'emploi, celle du cadre de vie et de l'urbanisme ;



elle doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés.

Cela suppose :



un développement des transports collectifs sur tout le territoire en déterminant au cas par cas le mode le plus pertinent, notamment en ce qui concerne les critères de développement durable ;



une amélioration de la qualité des services ;



le droit à l'accessibilité pour tous types de déficit fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de vie de toute la population ;



une politique tarifaire qui rende l'ensemble des transports accessibles à toutes et à tous ;



un renforcement de la présence de représentants des usagers à tous les niveaux où les politiques s'élaborent ;



la prise en charge par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile-travail, en favorisant les transports collectifs et/ou par la mise à disposition de transports collectifs organisés et financés par l'employeur ;



la création d'un Pôle public de Transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics.

Les moyens pour y parvenir :

Cela suppose la démocratisation dans l'élaboration des choix et une véritable démarche de solidarité.

Développement du « transport fret », par voie ferroviaire, fluviale et par cabotage maritime ; donner à ces trois techniques un caractère de service public au regard du développement durable et de la sécurité.

Pour le transport public de voyageurs : transports régionaux, urbains, interurbains, il faut permettre des rencontres avec des usagers, des salariés, des cheminots, des élus... pour élaborer de nouvelles propositions pour répondre aux divers besoins de transports multimodaux.

Répondre aux besoins des usagers avec des principes clairs : « Égalité, Solidarité, Qualité, Sécurité ».

Imposer des exigences de qualité, de sécurité, environnementales et sociales dans les cahiers des charges et contrats de transport de Délégation de Service public.

Imposer l'utilisation de mécanismes de péréquation pour préserver l'égalité d'accès aux transports.

La Cgt considère que ces critères doivent s'appliquer aux transports ferroviaires, interurbains, urbains, transports aériens et maritimes qui ont des missions de service public.

Les financements sont possibles :

La Cgt propose de construire un pôle public financier au service de l'intérêt général notamment pour financer les infrastructures.

Sur les 165 milliards d'euros de fonds d'épargne populaire, 65 sont actuellement placés sur les marchés financiers et peuvent être réorientés.

La Cgt propose également de généraliser le versement Transport à toutes les entreprises afin qu'elles contribuent au financement des réseaux de transports collectifs au titre de l'acheminement des salariés au travail.

Les activités de commerce, d'industrie, l'industrie des loisirs qui bénéficient du transport pour accroître leur chiffre d'affaires et profit doivent également être responsabilisées et mises à contribution.

LA DÉMOCRATIE SOCIALE

Les conflits sociaux sont la conséquence de décisions ou de non réponses aux revendications qui dépassent souvent le niveau de l'entreprise. Quatre niveaux peuvent être définis : le groupe, la branche professionnelle, l'Autorité organisatrice et le gouvernement.

En s'appuyant sur ses repères revendicatifs, la Cgt met en débat plusieurs points :

- imposer des négociations au niveau des conventions collectives pour une

égalité de traitement dans toutes les entreprises couvertes par la convention ;

- imposer des règles de négociations au niveau des groupes, des autorités organisatrices et du gouvernement ;

- imposer des accords majoritaires. La loi doit décider que seuls les accords ayant recueilli des signatures d'organisations représentant une majorité de salariés sont valides.

La représentativité, la mesure de représentativité se fait au niveau de la branche et/ou de l'entreprise, à partir des élections professionnelles. Pour les entreprises de moins de cinquante salariés, la loi doit imposer la mise en place d'Irp permettant à tous les salariés de pouvoir être représentés. Par exemple pour les transports routiers voyageurs le niveau pourrait être le département.

Dans le débat, les défenseurs du service minimum, laissent entendre que les organisations syndicales et les directions d'entreprise seraient sur le même niveau par rapport à la négociation. Tout le monde sait que ce n'est pas la réalité. Par exemple, les représentants des salariés n'ont aucun moyen syndical pour participer aux lieux de représentations partenariales ou aux lieux de concertation en territoire ou rencontrer les Autorités Organisatrices. Les directions d'entreprises y siègent, elles, sur le temps de l'entreprise.

En France, les directions d'entreprises convoquent les réunions de négociations et font les ordres du jour.

Afin d'améliorer la situation, que ce soit au niveau de l'entreprise, du groupe, la branche professionnelle, l'autorité organisatrice et le gouvernement, la Cgt met en débat trois propositions :



la mise en place d'un délai maximum pour ouvrir des négociations lorsque la demande provient d'une organisation représentative ;



la mise en place d'un calendrier de négociations permettant d'arriver à un constat d'accord ou de désaccord ;



le résultat de cette négociation étant transmis aux salariés concernés.

Ces propositions nécessitent un engagement des forces de la Cgt au-delà des salariés des transports. Il est de la responsabilité de l'ensemble des organisations de la Cgt de réfléchir aux initiatives tournées vers les salariés afin de construire le rapport de force indispensable.

