

# 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

Cab KALLAS						
Attrib.	COM	HH	KF	MR	DO	VM
	MS	UL	MaH	MaR		ALL
ARCH	08.09.2010					AV 18/2
Info	COM	HH	KF	MR	DO	VM
	MS	UL	MaH	MaR		ALL
Filing Code:	TENT 01 GEN				OJ	

Monsieur Siim KALLAS  
Commissaire  
European Commission  
DG Energy and transport  
B - 1049 BRUSSELS

Objet : débat public RTE-T Contribution

Montreuil, le 02 Septembre 2010

Monsieur le Commissaire,

La Commission Européenne a sollicité l'avis des parties et personnes intéressées sur sa communication (2010) - **212 final** intitulée « *document de travail de la Commission, consultation sur la future politique du Réseau Transeuropéen de Transports* ».

En réponse à cette consultation publique, lancée le 04 mai 2010, l'Union Interfédérale des Transports CGT (UIT CGT) souhaite vous faire part d'observations sur le sujet.

En guise d'introduction, la CGT prétend que si une politique de développement des infrastructures est une partie d'un tout indispensable à l'Union, elle ne peut être le tout de la politique européenne des transports.

En conséquence, nous rappelons notre soutien à la contribution de la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) intitulée « *une stratégie syndicale pour un transport durable* ».

Le sujet d'une régulation du secteur destiné à reprendre la main sur une sphère marchande incapable de répondre aux enjeux posés à la société européenne est essentiel. Par voie de conséquence la mise en œuvre d'une tarification sociale et environnementale de ces transports est centrale en termes de rééquilibrage entre les modes et d'aménagement des territoires.

Qui plus est, une telle démarche permettrait de repositionner une action publique trop souvent et injustement décriée en lieu et place d'initiatives privées dont l'ensemble de nos sociétés subissent, actuellement, douloureusement les conséquences de leurs comportements opportunistes.

En ce qui concerne l'adéquation et l'adaptabilité des critères qui président à la conception du réseau central, la CGT confirme sa revendication de voir abandonner la notion de « *comodalité* » qui ne conduit qu'à reporter les flux sur le mode routier.

Les critères devant présider à la conception du réseau central, voire ses ramifications au sein d'un réseau global, doivent donc moins être une adaptation à une demande du marché et la réponse aux besoins de quelques opérateurs transcontinentaux, qu'au produit d'une volonté politique d'aménagement des territoires européens destinée à répondre aux demandes

citoyennes d'accessibilité et de développement durable, aux enjeux et défis sociétaux qui s'y rattachent.

A ce titre, le développement du réseau central et du réseau global doit être assuré de manière cohérente à partir de choix politiques sur des contenus et niveaux de service démocratiquement définis.

Le réseau d'infrastructures est un élément stratégique pour garantir la mise en œuvre des choix politiques ; son maillage et son interopérabilité sont déterminants. Ce qui suppose une véritable maîtrise publique, capable de présider aux finalités d'utilisation et d'exploitation.

Pour le moment, la position de force du routier amène les autres modes de transport à se cantonner dans une mission supplétive qui nuit à leur développement, et plus largement à une véritable politique des transports durables.

La stratégie de « *comodalité* », promue par la commission à l'occasion de la révision à mi-parcours de 2006 du Livre Blanc, prend acte d'une situation établie et traduit un manque critiquable d'ambition en termes de report modal.

La CGT y préfère un objectif fort d'accessibilité remplaçant les transports et les réseaux les supportant comme outils d'aménagement du territoire, et non comme variable d'ajustement d'acteurs dont les motivations sont purement mercantiles.

La mise en perspective d'une véritable stratégie d'aménagement du territoire européen nécessite toutefois un double planification, géographique et financière. Double planification seule à même à répondre aux enjeux sociaux et environnementaux (développement de l'emploi, réponse aux besoins sociaux, protection des espaces naturels, ...).

Une telle démarche confirmerait la volonté communautaire d'assurer une cohérence des politiques nationales vis-à-vis des enjeux actuels et futurs et de donner une vision prospective au territoire européen.

En ce qui concerne la planification spatiale ou géographique, la rédaction concertée de schémas directeurs de services européens autour des dimensions voyageurs et marchandises enrichirait analyses, réflexions et contribuerait à la construction de réponses aux besoins des citoyens et aux perspectives de développement des territoires de l'Union européenne, tout particulièrement les régions qui ne sont pas concernées par les flux actuels qui traversent l'Union.

Pour être pleinement partagée, la rédaction de ces schémas de services nécessiterait d'être réalisée dans une transparence totale et participation complète, en impliquant toutes les parties intéressées (structure communautaire, Etats membres, associations, ONG, syndicats, ...).

De même, dans les échanges mondiaux, les sites portuaires constituent des points stratégiques majeurs. Or leur mise en concurrence, outre qu'elle génère un dumping social indécent, rend instable l'organisation des transports terrestres qui assurent leurs prolongements.

Il importe de prendre des dispositions de nature à fidéliser et fiabiliser l'usage de mode de transports vertueux, en assurant la desserte des ports par les modes ferroviaires et fluviaux, confortant ainsi leur pertinence et garantissant leur utilisation.

Sur ce point, la CGT considère qu'il faut engager la réalisation d'un schéma européen des lieux d'accostages des échanges mondiaux, permettant de limiter les transports terrestres inutiles, à l'image de ces marchandises déchargées dans un port de la Mer du Nord pour être ensuite transportées dans une aire de stockage portuaire située à un autre endroit du littoral européen.

Sans l'engagement de ces réflexions structurantes, seul le mode routier, de par sa souplesse et son réseau d'infrastructure dominant, peut s'adapter aux déplacements soudains de points de déchargements décidés par les armateurs au nom du moins disant portuaire.

La CGT voit dans des initiatives de ce type, une véritable démarche prospective qui se révélera vertueuse si tant est qu'elle soit suivie d'engagements fermes de financements et d'un calendrier de mise en œuvre réalisable des investissements envisagés.

Les lourds investissements relatifs à la mise en œuvre de ce réseau et la sortie de la planification géographique et temporelle des mécanismes habituels de gestion par le marché amènent dès lors à donner une maîtrise publique des financements requis, seule capable d'intégrer le facteur temps dans l'équation de départ.

De ce point de vue, et comme elle le revendique sur le plan national, la CGT ne souhaite pas opposer un secteur financier public dédié à l'intérêt général, à un secteur « privé » gouverné par la rentabilité financière, mais elle demande la création des complémentarités nécessaires, au service d'une croissance solidaire, qui permette de conquérir un vrai plein emploi fondé sur le respect des normes sociales et environnementales.

C'est toute la question, urgente, de la responsabilisation sociale et environnementale, certes d'ordre général, mais dont le secteur ne saurait être exonéré.

Dans la suite logique, l'objectif de création d'un pôle public financier national, fondé sur ces principes peut connaître une transposition communautaire. Un tel pôle regroupant une partie adaptée d'un budget communautaire dont il sera nécessaire de réévaluer l'enveloppe, autour de la BEI et des fonds nationaux d'investissement et de développement.

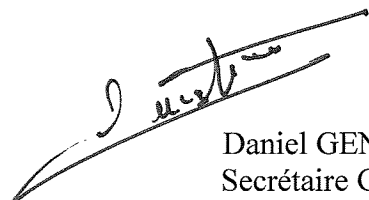
Reste la question principale qui est celle du contrôle public et social sur les activités d'un tel pôle financier public de nature communautaire.

Pour la CGT, sa « gouvernance » devrait associer l'ensemble des acteurs concernés : parlementaires européens, représentants du Conseil, de la commission européenne et des élus nationaux et locaux, représentants des salariés, associations et ONG, ...).

A ce titre, la CGT revendique la mise en place des structures démocratisées, outils d'un contrôle citoyen, exerçant un pouvoir d'orientation réel sur les investissements et un véritable pouvoir de contrôle sur l'utilisation des ressources.

Certains que vous ne manquerez pas d'intégrer cette contribution sur le site internet de débat public, ouvert à cet effet,

Veillez croire, Monsieur le Commissaire, en l'expression de nos sentiments distingués.



Daniel GENESTE  
Secrétaire Général