



UNION INTERFEDERALE DES TRANSPORTS

Monsieur Antonio TAJANI
European Commission
DG Energy and Transport
B – 1049 Brussels

Montreuil, le 26 octobre 2009

Objet : débat Livre Blanc

Monsieur le Commissaire

La commission européenne a sollicité l'avis des parties et personnes intéressées sur sa communication 2009-279/4 : « *un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie* ».

Dans le cadre de cette consultation, les Fédérations CGT des Transports, des Cheminots, des marins et des officiers de marine marchande apportent leur soutien à la contribution apportée par la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) à laquelle elles sont affiliées. Cette contribution s'appuie sur une résolution, intitulée « *une stratégie syndicale pour un transport durable* » adoptée en congrès ETF de mai 2009 par toutes les organisations syndicales d'Europe affiliées. Rappelons que sa genèse s'appuie sur le travail dans le cadre du projet TRUST dans lequel la Commission Européenne est impliquée.

Toutefois, dans le cadre de ce soutien, nous souhaitons vous faire part de nos observations et apporter des précisions quant à la lecture faite des travaux de la Commission.

Ceux-ci, préalables à la rédaction du futur livre blanc sur les transports, ont été engagés à l'occasion de la publication de la communication susnommée, qui a retenu toute notre attention.

Nous y avons relevé plusieurs points faisant apparaître une évolution qui reste à confirmer, des constantes, quelques absences d'importance et des divergences d'appréciation. Nous appuierons notre argumentation sur cet ensemble.

Nous entamerons celle-ci en manifestant notre satisfaction de voir disparaître la notion de « *comodalité* » au profit de la promotion de l'accessibilité.

En effet, si la première prenait acte d'une situation établie et traduisait un manque critiquable d'ambition en terme de report modal, la seconde replace avantageusement la politique des transports comme un outil d'aménagement des territoires.

Dans le même ordre d'idée, nous relevons la volonté de planification de la commission, destinée à assurer une cohérence communautaire des politiques nationales vis-à-vis des enjeux sociaux et environnementaux, actuels et futurs.

A ce titre, la rédaction concertée de schémas directeurs de services européens autour des dimensions voyageurs et marchandises pourraient enrichir analyses, réflexions et contribuer à la construction de réponses aux besoins des citoyens et aux perspectives de développement des territoires de l'Union Européenne.

Nous y voyons une démarche prospective qui se révélera vertueuse à condition d'être suivie d'engagements fermes de financements et d'un calendrier de mise en service réalisable des investissements envisagés.

La traduction effective de ces deux priorités ferait le choix d'un retour à une régulation du secteur des transports, destinée à reprendre la main sur une sphère marchande incapable de répondre aux enjeux posés à la société européenne.

Elle permettrait de plus 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.

A cet effet, des actions fortes des pouvoirs publics sur la logistique et sur la politique d'investissements dont l'insensibilité au signal prix des péages est révélée, sont primordiales.

Nous rappelons, par contre, que ces orientations ne sauraient se satisfaire d'un fatalisme sur l'inéluctabilité de la croissance des transports, encore trop présente dans la communication, dont tout démontre qu'elle nous amène à des seuils de pollution insupportables pour la planète, à une atteinte irréversible de nos conditions de vie et à une validation des processus de délocalisations industrielles avec libre cours aux circuits longs.

D'autre part, nous nous interrogeons sur la nature d'une intégration des réseaux dont les contours manquent encore de netteté, et qui nous semble associer des services dont les contenus industriels sont très différents en ce qui concerne leur régime d'exploitation et leur production.

Nous appuierons, par contre, toutes initiatives qui viseront à leur mise en cohérence par le biais de structures démocratiques d'échange d'informations et d'élaboration des décisions.

Nous prenons acte de la mise en place d'un centre européen d'expertise en matière de partenariat Public – Privé, même si nous considérons que cette forme de financement n'apporte pas la réponse adaptée aux enjeux de développement. Le mouvement syndical européen doit pouvoir y prendre toute sa place afin que le principe d'expertise puisse conduire à la transparence sur un sujet dont il apparaît de plus en plus qu'il n'est pas solution miracle.

Enfin, nous nous élevons contre la présentation, faite dans la communication, des résultats des politiques de libéralisation organisées depuis plusieurs années pour l'ensemble des modes de transports.

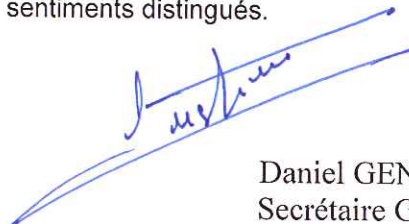
Loin d'avoir apporté les effets vertueux décrits par la commission, celles-ci ont, avant tout, détruit des emplois, entamé les conditions de vie et de travail de salariés, coûtés plus chers à la collectivité et se sont révélés inopérantes à réaliser un transfert modal vers des modes de transports respectueux de l'environnement. Le bilan social est négatif, il a été facteur de dumping.

Nous rappelons, de plus, que l'absence de neutralité de cette libéralisation sur les conditions sociales qui prévalaient a eut une incidence non négligeable sur les niveaux de sécurité de chaque mode ; incidence qui mérite d'être mesurée à l'aide d'indicateurs à la pertinence partagée par les instances européennes et les représentants des secteurs concernés.

Il s'ensuit qu'en préalable à toute nouvelle phase d'évolution, nous réitérons notre demande d'un véritable bilan contradictoire social, économique et environnemental, pour les activités de transports.

Vous trouverez ci-joint les actes d'un colloque national que nous avons organisé, en juin 2009, conjointement avec les organisations environnementales. Nous pensons qu'ils constituent une bonne pièce au débat public engagé.

Veuillez croire, Monsieur Le Commissaire, en l'expression de nos sentiments distingués.



Daniel GENESTE
Secrétaire Général