PLATEFORME DE REVENDICATIONS FORCE OUVRIERE TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

Portant dès sa création la problématique de l'intermodalité, élément essentiel dans une véritable politique de l'Environnement appliquée aux Transports, l'Union Interfédérale des Transports FORCE OUVRIERE entend réaffirmer ses positions globales exemptes de tout particularisme propre au périmètre d'entreprises que les employeurs veulent repenser dans le cadre de leur gestion sous couvert de la responsabilité sociale des entreprises.

Le secteur des transports représente 30% des émissions des gaz à effet de serre. Son impact sur l'environnement est donc évident. Mais par ailleurs, les transports constituent le support d'aménagement du territoire, d'outil des mobilités des personnes, de gestion des flux de marchandises de façon générale les transports participent à la majorité des activités humaines. Il y a donc un enjeu pour les travailleurs d'un investissement particulier pour les transports et les mobilités. Pour autant, pour FORCE OUVRIERE il est urgent de ne pas s'enfermer dans des solutions simplistes et de sortir d'une caricature d'opposition des modes de transports avec certains prétendument « verts » et d'autres qui seraient particulièrement polluants.

Il est aujourd'hui indispensable d'avoir une stratégie à l'échelle nationale et supra-nationale en matière d'infrastructures et modes de transports qui aillent dans le sens d'une complémentarité et non pas d'une opposition. De même, tous les discours sur la préservation de l'environnement sont inopérants au niveau de l'Union Européenne du fait de la contradiction entre la libéralisation du marché et l'encadrement réglementaire « vert ».

Transport maritime

Aujourd'hui le commerce international mondialisé a pour support le transport maritime international de marchandises (80% du volume mondial).

La délocalisation des productions et l'accroissement des s par l'exploitation de travailleurs sans protection sociale pour des salaires de misère à l'autre bout du monde, ne sont possible qu'avec un transport maritime à

faible coût, social et environnemental.

Ce faible coût social et environnemental est maintenu grâce à la mise en concurrence des pavillons et des législations nationales. Ainsi les pavillons contraignants en matière sociale et environnementale sont délaissés au profit de pavillons dits de complaisance, permettant la circulation des navires les plus polluants avec des travailleurs quasi-esclaves.

Il est urgent que la France et l'Europe imposent des minimum sociaux et environnementaux aux compagnies desservant le continent (les derniers accidents de pollution au large des côtes hexagonales étaient du fait de navires sous pavillon de complaisance).

Cela doit commencer par l'abandon en France du pavillon RIF (Registre International Français), véritable pavillon de complaisance et par la création d'un espace maritime européen qui permette d'imposer un standard social et environnemental à tout navire pratiquant le cabotage dans les eaux européennes (actuellement ce cabotage, considéré comme international, échappe à toute réglementation).

La lutte contre le dumping social dans le transport maritime entraînera mécaniquement l'augmentation de son coût et ainsi la perte d'intérêt de toute délocalisaiton. Les accords de libre échange comme le CETA, qui mettent en concurrence des productions locales et génèrent du transport, donc de la pollution, inutiles seront rendus financièrement caduques.

Infrastructures portuaires

A l'échelle européenne mais aussi nationale ce qui prime est la concurrence entre les ports et les façades. Cette concurrence conduit au dumping qui pèse sur les salariés et sur l'environnement. Les armateurs ne cherchent pas la route maritime la plus courte mais les plus faibles coûts. Le résultat est une concentration du trafic maritime sur quelques places portuaires européennes générant plus de transport maritime et plus de transport routier, le tout sur le dos des travailleurs et de l'environnement.

Avec une des plus fortes densités portuaires sur son littoral, la France doit entrer dans une logique de « circuit court ». Cela n'a par exemple aucun sens écologique que les productions de vin de Bordeaux soient exportées depuis le port d'Anvers (Belgique) plutôt que depuis le Grand Port Maritime de Bordeaux.

Enfin, la connexion des ports avec le transport ferroviaire et fluvial doivent être largement développées (aménagement des hinterlands). Or, la décentralisation de nombreux ports et leur mise en concurrence ont rendu impossible une véritable coopération de façade, pourtant indispensable pour mieux répartir les flux de marchandise et optimiser les circuits (spécialisations, inter-connexions, etc.). La privatisation du transport ferroviaire, notamment du fret, a conduit progressivement à l'abandon de nombreuses lignes, jugées trop peu rentables, au détriment de l'environnement.

FO revendique une stratégie nationale de développement des intermodalités du fret, avec un véritable plan d'investissement national par façade, seul à même de créer la coopération devenue indispensable entre les ports et entre les différents modes de transport, quelle que soit l'autorité de gestion.

Les croisières

Les paquebots qui croisent au large de nos côtes émettent plus de particules fines que des millions de voitures. A quai, ces navires peuvent constituer une nuisance avec les moteurs qui continuent à tourner pour assurer l'alimentation en électricité des passagers. C'est pourquoi FO revendique :

- une électrification des quais financés par les croisièristes et non par la collectivité ;
- une prise en compte de ce sujet dans les filières de démantèlement et de construction de paquebots.

Navigation Fluviale

Le réseau fluvial constitue un potentiel inexploité. En effet, le réseau navigable au-delà du potentiel touristique indéniable pourrait être valorisé pour du fret et constitue un mode de transport les plus propres de marchandises : Une péniche équivaut à au moins 150 camions

A titre d'exemple, chacune des péniches du port de Paris représente l'équivalent de 150 camions. Chaque jour, quatre à cinq bateaux de 110 m de long seront accueillis à la plate-forme portuaire. Ils assureront le transport de matériaux du bâtiment mais aussi de céréales ainsi que de conteneurs.

La voie d'eau peut être un élément d'intermodalité dans un écosystème regroupant le transport maritime, routier, ferroviaire.

FO revendique un investissement dans le transport fluvial qui passe par un renforcement de l'établissement public Voies Navigable de France, un travail sur la flotte, une revalorisation de la branche fusionnée du transport fluvial et un retrait de la décision de ne plus rendre navigables certains canaux.

Transport aérien :

La stigmatisation du transport aérien, notamment par certains hauts responsables politiques, est irresponsable. Tout d'abord, cela traduit une vision biaisée de la pollution générée par le transport aérien. En effet, la part du transport aérien dans la pollution générée par les transports n'est pas prépondérante. Au contraire, le transport aérien est indispensable pour assurer certaines liaisons transversales et le maillage territorial. L'opposition entre le ferroviaire et le transport aérien est réductrice voir caricaturale. Plus que jamais, il est nécessaire de mettre ces deux modes de transport en coordination et non pas en opposition. La décision d'interdire à Air France les vols qui peuvent être fait en 2 heures en train ou encore les "propositions" de la convention

citoyenne de quasiment supprimer le réseau intérieur sont néfastes en matière d'aménagement du territoire, de desserte de certaines villes, d'attractivité économique et touristique et surtout catastrophique en matière social et d'emploi. Pour mémoire, le secteur du l'aviation civile (Compagnies aériennes, Aéroports, Assistance en escale, Aiguilleurs du ciel, Construction aéronautique) en France représente 300 000 emplois directs et plus de 600 000 emplois indirects et certaines zones sont économiquement liées à l'activité des plateformes aéroportuaires comme à Roissy pour les départements du 93 et 95 et Orly pour le département 94 ou la région Occitanie pour Airbus.

Parallèlement au développement de la R&D sur les avions : avions propre ou électrique, usage de biocarburants ou de carburant synthétique … pour FO l'intervention à avoir sur le domaine du transport aérien qui concerne le champ de l'environnement rejoint celui des préoccupations sociales. Il s'agit de :

- lutter contre le modèle low cost qui colonise le secteur et conduit à une multiplication des vols avec des avions qui tournent parfois à vide et qui pratiquent un dumping social sans limite,
- refuser la concurrence déloyale des compagnies du golfe qui sont sur-subventionnées par leurs états grâce aux pétrodollars et qui traitent les salariés de façon indigne,
- combattre le droit de cabotage et l'introduction de la logique du pavillon de complaisance sur le modèle du maritime qui permet à une compagnie d'un Etat de se pavillonner dans un autre Etat à la réglementation sociale moins disante en prenant des salariés dans un pays tiers,
- s'opposer à la libéralisation du secteur et de ses différentes composantes, ainsi qu'au principe de la libre-concurrence qui n'amène que du moins-disant social pour les salariés et restreint les capacités de régulation de l'activité aérienne.

Parmi les mesures qui pourraient être mise en place, il y aurait par exemple la fixation d'un prix mimimun d'un billet d'avions pour contrer les pratiques agressives des low-costs, garantir l'application du droit social soit leur nationalité lorsque la base d'affectation des personnels est en France, mettre des barrières à la concurrence des compagnies du golfe (accès aux aéroports et régulation des droits de trafic) et combattre fermement le subventionnement déguisé des collectivités territoriales envers les compagnies low cost.

Enfin, si le modèle actuel est amené à évoluer vers de nouveaux types d'avions, une fabrication de carburants nouvelle génération, une diminution du nombre de salariés du fait des nouvelles technologies telles la robotisation, la numérisation et la digitalisation, et une transformation des plateformes aéroportuaires, il est de la responsabilité des pouvoirs publics et du patronat du secteur de mettre en place et engager des actions de formation via la formation professionnelle afin de garantir l'employabilité des salariés actuels envers les emplois de demain

Infrastructures routières, ZFE, péages urbains et modes de transports doux

Plusieurs projets d'infrastructures routières sont nécessaires au désenclavement de certains territoires. Pourtant certains réflexes dogmatiques conduisent des responsables politiques à geler ces projets. Sous prétexte d'environnement il s'agit d'une logique d'austérité budgétaire. De plus, pour tous les réseaux il y a péril sur l'entretien des infrastructures. L'insuffisance d'entretien, permet des économies de bouts de chandelles et générera des coût beaucoup plus important ultérieurement.

FO revendique que les investissements publics pour les infrastructures publiques soient maintenues et même développées.

Au niveau des centres-villes, la mise en place des ZFE-m et voir ultérieurement de péages urbains est une mesure qui pèse directement sur les salariés les plus précaires. En effet, ce n'est pas un choix d'habiter loin de son travail, de ne pas avoir d'autre alternative que le véhicule individuel. De même, la restriction des voies de circulation pour mettre en place des pistes cyclables relève d'une intention louable. Mais pour la majorité des travailleurs les plus modestes, elles sont inutiles car les distances domicile travail ne peuvent pas de faire en vélo ou en trottinette.

FO revendique que tout développement de ces modes de déplacement doux soit accompagné de mesures en faveurs des travailleurs qui ne pourront pas en bénéficier.

Transport routier de marchandise

La crise du COVID-19 a montré que le transport routier de marchandise faisait parti des activités essentielles pour les besoins de la population. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, des tentatives ont eu lieu pour créer la taxe kilométrique poids lourds (eco-taxe) à la seule échelle hexagonale.

Pour favoriser un report modal sur du ferroutage ou la voie d'eau, seul une disposition à l'échelle européenne serait pertinente. Par ailleurs, ce développement sans contrôle ni limite est favorisé par le détachement et surtout le cabotage qui sert de terreaux au dumping social et fiscal.

FO revendique que des mesures soient prises au niveau européen contre le cabotage.

Transport urbain et inter-urbain de passager

Dans le cadre de la lutte du changement climatique, il sera nécessaire de développer l'offre de transport collectif qui soit accessible à tous. FO revendique que des moyens soient consacrés aussi bien aux infrastructures, qu'au matériel roulant et à l'exploitation. Les nouvelles lignes de métro, de tramways, de bus en site propre nécessitent des investissements publics. De même, l'exploitation nécessite d'avoir des travailleurs en charge de ce service public. Tout cela n'est pas compatible avec l'austérité présente à tous les échelons : Etat et Collectivités locales.

Travailleurs de plateformes et free floating

Certaines "innovations" apparaissent favorable à l'environnement. La réalité est parfois toute autre et renvoie à une exploitation de travailleurs. Il s'agit par exemple des livraisons en vélo où des travailleurs, dont certains sont mineurs, sont surexploités. Il s'agit aussi du foisonnement des trottinettes électriques en libre service avec les batteries polluantes et des "juiceurs" véritables forçats qui récupèrent ces trottinettes dans la nuit en camionnette pour les recharger..

Ferroviaire

Le développement du transport ferroviaire est indispensable à toute politique environnementale. Il nécessite une volonté politique forte et des investissements publics importants.

Cependant, depuis des années, les gouvernements successifs obéissants aux injonctions européennes n'ont eu de cesse de déconstruire le système ferroviaire français, nuisant ainsi à son efficacité.

Les conséquences de ces politiques de démantèlement se mesurent concrètement aujourd'hui.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire, dernière contre-réforme en date, promet une poursuite et une accélération de la tendance engagée depuis des années et par conséquent, la diminution de l'efficacité du système ferroviaire, la baisse de sa part modale avec les conséquences connues pour l'environnement et l'aménagement du territoire.

L'exemple du fret ferroviaire.

Le dogme de l'ouverture à la concurrence a conduit en 2006 à la libéralisation du transport de fret ferroviaire. Les chiffres sont aujourd'hui incontournables. Le nombre de tonnes/kilomètres transportées par le rail, toutes entreprises ferroviaires confondues, a fortement diminué passant de 40 000 milliards de tonnes/kilomètres en 2008 à 32 000 en 2018.

La démonstration est faite que la concurrence « libre et non faussée » chère à l'union européenne, atrophie le transport ferroviaire. Il ne peut d'ailleurs pas en être autrement, la concurrence entraine une course à la rentabilité imposant de fait un abandon des trafics les moins rentables.

Il en est notamment ainsi de la politique du wagon isolé : cette activité, par nature non rentable, est abandonnée par tous les opérateurs. Une volonté politique de développement du Fret commencerait par la caractérisation du wagon isolé comme un service public et son subventionnement massif par l'Etat. Nous sommes bien sûr aux antipodes de cette logique et la transformation de FRET SNCF en Société par Action Simplifiée va à l'encontre d'un développement pourtant indispensable d'un service public du fret ferroviaire.

Il en ira de même pour les voyageurs.

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs suivra à n'en pas douter le même chemin.

Le calendrier prévu (2020 pour le « grandes lignes », 2023 pour le TER et entre 2023 et 2039 pour l'ile de France) a déjà de fortes conséquences et ce, avant même l'arrivée d'éventuels concurrents.

Le TGV n'étant plus considéré comme un service public, la concurrence se fera en open-access et promet une diminution des trafics. A ce jour, le moindre remplissage des trains dû à la crise sanitaire et économique pousse la SNCF a diminué dans un premier temps son offre de TGV de 5%.

Il faut souligner l'hypocrisie des politiques de tous bords qui crient au loup devant cette baisse de l'offre alors même qu'ils approuvent les ouvertures à la concurrence.

Certains d'entre eux, bons élèves et bons démagogues, ont même été parmi les premiers à lancer des appels d'offres sur les territoires qu'ils dirigent (hauts de France par exemple).

On voit également aujourd'hui l'abandon des « petites lignes », dont le coût de l'entretien en comparaison au nombre de voyageurs transportés est à l'évidence non rentable et ne peut répondre qu'à une volonté d'aménagement du territoire.

Pour un véritable service public.

Les contre-réformes successives n'ont eu qu'un but : démanteler l'opérateur historique et cela passe par la désintégration du système ferroviaire français.

La création de Réseau Ferré de France en 1997, puis l'éclatement de la SNCF en 3 EPIC en 2014 et enfin la transformation des 3 EPIC en 5 sociétés anonymes en 2018 empêche toute synergie et centralisation d'une politique ferroviaire en France. Il en va de même de la régionalisation et de l'ouverture à la concurrence.

Le développement du transport ferroviaire nécessite au contraire, synergie, centralisation et planification.

Il est donc nécessaire d'abroger les contre-réformes de 1997, 2014 et 2018 et de revenir à la Société Nationale des Chemins de fer Français et au monopole public d'Etat du transport ferroviaire, condition sine-qua-non de son développement et de toute politique publique en matière d'environnement et d'aménagement du territoire.