

Résolution n° I

Engageons la FGTE dans le développement durable

1^{ère} partie

Un nouveau socle idéologique international : Le développement durable

- I -

L'action économique reste dominée par une mondialisation toujours plus financière

I.1 Aux yeux du monde économique et financier, les hommes et les femmes de notre planète comme les capitaux n'ont plus de frontières, les femmes et les hommes de notre planète non plus aux yeux du monde économique et financier. Externalisations, délocalisations dessinent un monde en mouvement dont la vitesse est réglée par une rentabilité basée sur le court terme.

I.2 La financiarisation produit ses effets dans tous les domaines

- Un partage des richesses plus inéquitable que jamais.
- Une restructuration permanente des modes de production,
- Une précarité imposée pour une pauvreté grandissante.

I.3 Les inégalités, la discrimination ont des conséquences cumulatives désastreuses pour des millions de personnes et les plus exposés demeurent les moins qualifiés, les immigrés, les handicapés, les femmes.

- II -

La FGTE-CFDT doit s'engager dans le développement durable

II.1 La FGTE-CFDT s'engage résolument dans le développement durable. Au delà des discours et des modes, le développement durable nous oblige à élargir notre champ de vision, à intégrer des logiques différentes, à repenser nos actions.

II.2 La FGTE-CFDT, ouverte sur le monde, emprunte naturellement ce chemin de la solidarité, du partage des richesses. Parce que le social est souvent venu en accompagnement de l'économique, nous revendiquons pour le développement durable un modèle social, moteur de l'économie.

II.3 Construire la FGTE-CFDT du développement durable, c'est faire confiance aux nouvelles générations, avec elles et pour elles, pour porter haut et fort, *et à tous les âges de la vie*, notre revendication d'un monde plus juste et solidaire, d'un monde plus durable.

- III -

Le Développement durable ne peut se concevoir sans régulation de ses trois piliers indissociables

III.1 Economique.

III.1.1 Pour la première fois depuis la fin des guerres mondiales, la croissance du PIB pourrait ne plus figurer au premier rang des facteurs de progrès, *compromettant d'autant le contrôle du partage des richesses, déjà très marqué par la baisse de près de 11 points de la part des richesses distribuées aux salariés.*

III.1.2 Le Développement durable est en passe de devenir une question de bien public international qui régulera le développement économique.

III.1.3 Ce n'est pas le droit à polluer qui peut répondre efficacement aux exigences de solidarité et de démocratie.

III.1.4 La place des Etats nations et leurs choix géopolitiques seront déterminants compte tenu de la grande concentration des producteurs d'énergie et de la grande dispersion des consommateurs.

III.2 Environnemental.

III.2.1 Les activités humaines marquent notre planète d'une empreinte profonde. Le dérèglement climatique, la dégradation de la biodiversité sont aujourd'hui admis par tous. La raréfaction des énergies fossiles, la pollution des cours d'eau *et de la mer* nous imposent de produire plus efficacement et de consommer autrement.

III.2.2 Les enjeux, en particulier dans le domaine de l'énergie, doivent inciter les organisations syndicales mais aussi la société tout entière à pointer « les dégâts du progrès ». En France, le Grenelle de l'Environnement aura été une étape importante dans cette prise de conscience.

III.3 Social et sociétal.

III.3.1 Penser et organiser les transitions nécessaires pour que les salariés ne paient pas la note du laisser-faire, anticiper des évolutions rendues inéluctables par l'urgence de la lutte contre l'effet de serre, c'est cela qui doit constituer notre démarche.

III.3.2 La FGTE-CFDT s'y engage avec résolution car nos secteurs d'activités sont en première ligne. Nous souscrivons à la nécessité d'une régulation par la puissance publique et réaffirmons notre conviction que les droits fondamentaux et sociaux

seront mieux respectés en donnant plus de pouvoir à l'OIT (Organisation Internationale du Travail).

III.3.3 De nouveaux moyens d'agir sont nécessaires, la FGTE-CFDT amplifiera sa collaboration avec de nombreuses ONG et autres associations pour sensibiliser les consommateurs, la société civile dans son ensemble au respect des libertés et à la lutte contre toute forme de discrimination. C'est le sens de notre travail avec France Nature Environnement et de notre engagement dans ATTAC (sous réserve qu'il reste un mouvement d'éducation populaire qui permette la confrontation d'idées en son sein), dans l'ANAFE, ISA ou le Réseau Education Sans Frontières.

- IV -

Les transports au cœur de ces nouvelles régulations

IV-0 Une politique des transports se situe au confluent du progrès économique et social, d'une ambition européenne et internationale et d'une approche environnementale et sociétale

IV-1 Mobilité.

IV.1.1 *La FGTE-CFDT maintient son attachement à une politique volontariste d'aménagement du territoire. Cette politique de long terme doit être menée par les Etats et l'Union Européenne. Pour la FGTE-CFDT, cela nécessite une approche globale qui ne soit pas que financière mais, au contraire, qui prenne aussi en compte la cohésion sociale, l'environnement.*

IV.1.2 La FGTE-CFDT revendique un véritable droit au transport afin de permettre à tous les usagers une accessibilité à un coût raisonnable, respectueux des conditions de travail et de rémunération des salariés de ce secteur et dans le respect d'un Service Public de Qualité. Ce droit demeure un enjeu majeur de la vie quotidienne pour la plupart des salariés actifs, des retraités, des chômeurs.

IV.1.3 Pour les marchandises, la mobilité ne peut se cantonner à toujours plus d'externalisation des productions et à des coûts de transport marginaux. La FGTE-CFDT revendique un droit social européen qui ne pourra être obtenu que par une juste rémunération du transport.

IV-2 Complémentarité des modes de transport

IV.2.1 Le Grenelle de l'Environnement a consacré les transports alternatifs à la route au rang de priorité. Des propositions concrètes ont été formulées par les organisations syndicales et les ONG :

- la prise en compte des coûts externes,
- la mise en place d'une éco redevance pour les poids lourds,
- l'évaluation systématique et indépendante des politiques menées.

IV.2.2 La complémentarité des modes de transport s'impose encore plus car le transport routier et plus particulièrement la voiture individuelle produit un taux de nuisance élevé qu'il s'agisse de pollutions locales, de bruit ou d'émission de CO2.

IV.2.3 Plus que jamais, la FGTE-CFDT est favorable à toute politique de transport favorisant le transport public de personnes multimodal et qui préconise des tarifications combinées. Elle est favorable à la création d'Autorités Organisatrices de la mobilité durable qui pourraient agir ainsi sur l'ensemble des leviers de la mobilité ; transport, voirie, urbanisme, stationnement, accessibilité etc.

IV.2.4 Pour corriger des décennies d'étalement des villes, de périurbain diffus, la FGTE-CFDT soutient toute démarche de développement territorial qui bâtit des agglomérations où la combinaison logement/emploi/transport/équipements socio-culturels/services aux personnes constitue la base de la cohésion sociale. Elle s'appuie sur les CRTE pour la mise en œuvre de ses revendications, en lien avec les structures interprofessionnelles.

IV.2.5 La FGTE-CFDT considère que le règlement européen, amendé par ETF, sur l'Organisation des Services Publics de transport de voyageurs (OSP) constitue une base revendicative pour favoriser la complémentarité des modes plutôt que leur concurrence.

IV-3 Des schémas concertés d'infrastructures

IV.3.1 Les infrastructures de transport sont un enjeu important pour l'économie. En ce sens elles doivent toujours impliquer la puissance publique. La FGTE-CFDT reste

convaincue que seul l'Etat a les moyens de garantir la cohérence d'ensemble. Les études socio-économiques devront intégrer les facteurs environnementaux dans une démarche accrue de pertinence modale.

IV.3.2 Il en va de même au niveau européen pour que le rééquilibrage modal devienne une réalité. Le financement d'un réseau ferroviaire européen et son interopérabilité demeurent là encore du domaine de la puissance publique.

IV.3.3 La FGTE-CFDT souhaite une évolution importante de l'Agence de financement des Infrastructures Ferroviaires de Transport (AFIFT) afin de la doter d'un financement pérenne et demande la création d'un organisme indépendant d'évaluation des projets. Concrètement, La FGTE-CFDT demande des recettes et des financements dédiés, à l'instar de l'éco-redevance poids lourds, à chaque projet d'infrastructures et que ceux-ci soient rendus publics et contrôlés.

IV.3.4 La création de plus d'un millier de km de tramway et de lignes nouvelles TGV sont des mesures d'annonces fortes, issues du Grenelle de l'Environnement mais leur financement ne peut être assuré par les ressources actuelles de l'AFIFT. La remise en état du réseau ferré existant constitue aussi un enjeu majeur notamment pour le développement du transport régional et interrégional.

IV.3.5 La FGTE-CFDT, porteuse d'une réflexion collective sur l'aménagement des territoires, souhaite intervenir plus efficacement au sein des Conseils Economiques et Sociaux Régionaux (CESR), d'ETF mais aussi dans la réactivation des Comités Régionaux Transports (CRT).

IV-4 Des modes de transport pertinents

IV.4.1 La pertinence des modes de transport dépend fortement du niveau et de la fiabilité des infrastructures, de l'aptitude d'organiser une logistique des marchandises afin de limiter les trajets à vide ainsi que les distances.

IV.4.2 La FGTE-CFDT demande depuis longtemps, outre la cohérence des schémas d'infrastructures, une régulation des transports, donc leur pertinence, par la création de hubs géographiquement et naturellement rapprochés des entrées et sorties de flux à

l'exemple des ports. Or, l'incohérence et la faiblesse des investissements ferroviaires ou fluviaux, comme au Havre, rendent caduque toute forme de régulation et freinent les expériences d'autoroutes de la mer ou ferroviaires.

IV.4.3 La pertinence du transport fluvial devient une réalité. Le projet de Canal à grand gabarit reliant l'Escaut et la Seine en est une parfaite illustration. Malgré tout, la FGTE-CFDT pointe le manque d'installation fluvio-maritime pour optimiser l'inter modalité et dénonce le recours au partenariat public privé pour l'aménagement des infrastructures qui conduit à la privatisation du service public des voies navigables. La fédération demande un programme fort de formation qualifiante pour favoriser l'emploi. Le transport fluvial doit se réguler au niveau européen afin d'éviter toute forme de dumping social et de concurrence entre Etats.

IV-5 Des opérateurs plurimodaux

IV.5.1 Le transport public de voyageurs et le transport aérien connaissent, en France comme en Europe, une concentration des entreprises. La concentration est moins probante dans le Fret même si celui-ci est contrôlé par de grands groupes internationaux.

IV.5.2 Les grands opérateurs terrestres, aériens, maritimes ont décidé d'organiser et de gérer des flux et non plus des modes. Les armateurs, depuis la libéralisation du ferroviaire, deviennent les nouveaux entrants du secteur. Les transporteurs routiers investissent la commission de transport après la logistique. Les compagnies aériennes s'intéressent au TGV. Les Postes européennes et les industriels créent, de toute pièce, leur propre opérateur.

IV.5.3 Pour les salariés du transport, ces stratégies provoquent délocalisations et sous-traitances. Les secteurs aérien et maritime ont vu se généraliser les compagnies à bas coûts et la course au plus bas prix est recherchée pour chaque mode dans la chaîne du transport.

IV.5.4 La FGTE-CFDT, forte de sa structuration multimodale, est présente dans ces nouveaux groupes et peut mener un combat syndical efficace. Ainsi la prise en compte « d'effets collatéraux » permet aux équipes

syndicales d'anticiper des suppressions d'emploi, de favoriser les reclassements. La FGTE reste ainsi le meilleur cadre tant conventionnel que territorial pour construire les bons rapports de force.

- V -

Une action renouvelée de la FGTE à l'International

V-1 Notre présence à l'international

V.1.1 Le monde et plus particulièrement l'Europe, élargie aujourd'hui à 27 pays, sont les territoires où la FGTE-CFDT entend poursuivre et amplifier son action à l'international. Présente au sein des organisations syndicales mondiales et européennes, la fédération doit contribuer à faire progresser des plates-formes revendicatives communes, seules capables de coordonner les luttes et d'amplifier la solidarité syndicale.

V.1.2 Cette solidarité doit se traduire par des coopérations en matière de formations, d'aides matérielles et d'échanges. Des parrainages, comme avec nos camarades d'Afrique francophone, des Balkans, plus généralement d'Europe de l'Est sans oublier ceux de Madagascar, seront recherchés avec l'aide des CRTE et des Unions Fédérales.

V.1.3 La FGTE-CFDT doit renforcer sa présence militante dans les comités de dialogues sectoriels et coordonner plus efficacement ses actions dans les comités d'entreprises européens.

V-2 pour une régulation européenne

V.2.1 La plupart des secteurs de la fédération sont impactés par les politiques de libéralisation mises en œuvre par l'Union Européenne. La FGTE-CFDT fonde son action syndicale afin d'obtenir des normes et des règles plus contraignantes en matière de :

- o transfert d'activité, par l'obligation de reprise des personnels,
- o adoption de dispositions réglementaires dans les domaines social, technique, de sécurité,
- o contrôles plus stricts et plus fréquents,
- o rémunération garantie à l'image de l'accord O.I.T pour les marins.

V.2.2 La convergence des règles sociales et leur strict respect doivent constituer le

socle intangible d'une harmonisation des conditions de concurrence. A cette logique de concurrence qui produit dégâts sociaux et constitution de quasi-monopoles, la FGTE-CFDT entend opposer une logique de régulation et de coopération. La FGTE-CFDT revendique toujours un droit social européen et restera vigilante contre toute forme de dérégulation comme celle instaurée par la directive « Bolkenstein »

V.2.3 Les enjeux du développement durable nous engagent pour garantir aux nouvelles générations un modèle social rénové intégrant droits fondamentaux, clauses sociales, sociétales et environnementales.

V.2.4 Nos actions, concertées avec les fédérations européennes et internationales des Transports et des Services Publics (ETF, FSESP, ITF, ISP) doivent nous permettre d'être à l'initiative de directives et de normes pour faire valoir cette logique. De la même manière nous devons augmenter nos interventions auprès des députés et du parlement européen comme nous l'avons fait contre les directives de libéralisation des ports ou celle des Services (Bolkenstein).

V-3 Les groupes transnationaux

V.3.1 La mondialisation financière renforcée par les politiques libérales a favorisé la création de groupes transnationaux. Ces groupes, véritables nébuleuses, s'installent de part le monde au gré des fusions et autres acquisitions éloignant les vrais décideurs. La construction du dialogue social dans ces groupes passe par un investissement important des militants. La FGTE-CFDT mettra en œuvre une politique de formation et de coordination des groupes à dominante transport, plus adaptée à ces enjeux d'action syndicale internationale.

V.3.2 La responsabilité sociale *qu'il nous faut imposer aux entreprises*, déclinaison du développement durable, doit nous conduire à mener plus activement un dialogue avec les autres parties prenantes de l'entreprise que sont les clients, les consommateurs, les usagers, les associations.

V.3.3 La fédération, grâce à sa structuration professionnelle et territoriale, possède les atouts pour mener conjointement ce dialogue et agir efficacement sur les comportements des employeurs, qu'ils soient privés ou publics, sans oublier l'Etat,

notamment dans les domaines de la discrimination, de l'égalité professionnelle, de l'insertion des publics prioritaires et de la formation professionnelle continue.

V-4 Des partenariats syndicaux à construire

V.4.1 Notre présence à l'échelle européenne ne doit pas nous faire oublier le reste du monde. La FGTE-CFDT a déjà établi des coopérations avec le syndicalisme des pays émergents du Sud ou de l'Est. Nous agissons pour étendre la démocratie, lutter contre les précarités et la pauvreté. Nous veillons au respect des droits de l'Homme en luttant contre le racisme et les discriminations.

V.4.2 Nous aurons demain à construire des revendications environnementales et sociétales avec de nombreux pays du monde. Notre engagement, avec le soutien indispensable des Unions Fédérales et des CRTE, permettra des partenariats plus approfondis. La Commission fédérale

« internationale », sous la responsabilité du bureau fédéral, devra proposer et initier ces projets syndicaux.

- VI -

Des initiatives renforcées avec le mouvement associatif

VI-1 Confronter notre syndicalisme

VI.1.1 Nous devons nous interroger sur la nécessaire confrontation entre syndicalisme et mouvement associatif mais aussi sur la nécessaire collaboration avec ce même mouvement. Celui-ci, d'ailleurs, s'invite aujourd'hui dans tous les débats et sait se rendre audible immédiatement. A contrario, le mouvement syndical, au sens général, privilégie depuis quelques années une voie plus technique mais plus longue de négociation et perd, de fait, en compréhension et puissance médiatique.

VI.1.2 Le syndicalisme doit apprendre à agir sur ces deux temps pour renforcer son action. Les campagnes syndicales menées

en Europe nous indiquent, à ce titre, une voie possible.

VI-2 Elaborer des actions communes

VI.2.1 Les dénonciations contre les dégâts sociaux de la mondialisation rejoignent notre combat syndical contre le libéralisme dans les transports. En organisant et en élargissant le rapport de force avec l'ensemble des parties prenantes dans l'entreprise, La FGTE-CFDT veut rendre plus citoyenne encore la défense de l'intérêt général.

VI.2.2 La FGTE-CFDT poursuivra les liens qu'elle entretient avec les ONG, les associations, pour peser davantage sur ces questions et rendre plus visible notre action. Ce sera aussi l'occasion pour la FGTE-CFDT d'attirer de jeunes militants qui se retrouvent mieux dans des objectifs plus ambitieux de changement de société et qui mesurent leur engagement à l'aune de notre capacité d'indignation et de mobilisation.

2^{ème} partie

Notre empreinte syndicale pour le développement durable

- VII -

Une conception européenne du bien public

VII-1 Les services publics en Europe

VII.1.1 Les services publics représentent bien plus que les missions qui leurs sont confiées ; ils sont par essence un bien public car ils correspondent à la délivrance de droits fondamentaux et ne doivent pas être soumis à la logique marchande.

Ils sont les garants d'une répartition équitable des richesses. Ils doivent être inscrits dans les traités comme faisant partie intégrante du modèle social européen.

VII.1.2 La FGTE-CFDT revendique que les spécificités des services publics redeviennent dans tous les pays un vecteur de développement humain et de cohésion sociale. Le développement durable - parce qu'il rend indissociables les piliers écono-

mique, environnemental et social - doit asseoir cette conception du bien public. La FGTE-CFDT milite pour que les services publics restent les garants de la solidarité et de l'expression démocratique.

VII-2 Les services publics en France

VII.2.1 L'ouverture du capital des entreprises publiques, le poids croissant d'entreprises multinationales, bouleversent la notion même de l'intérêt général. Dans le même temps, l'Etat accélère son désengagement en transférant la responsabilité de financer services publics et politiques sociales vers les collectivités. Dans les transports l'Etat généralise les partenariats public/privé pour financer les infrastructures.

VII.2.2 La révision générale des politiques publiques, réforme majeure engagée par l'Etat, est devenue dans les faits un démantèlement de la Fonction publique dont

la variable d'ajustement reste encore et toujours le personnel. Là où nous attendions la modernisation du dialogue social avec le développement de la négociation collective, nous n'avons que la fin prévisible de l'unicité des services et la remise en cause du statut de la fonction publique d'Etat pour les agents.

VII.2.3 Si le droit opposable au logement va dans le bon sens, il ne peut se concevoir sans intervention de l'Etat pour financer l'effort de construction et garantir qu'une priorité réelle est donnée partout au logement social et très social.

VII.2.4 La réduction de la dette publique, nécessaire pour ne pas peser sur les futures générations, ne doit pas se faire au détriment de l'emploi, de la recherche ou de la solidarité, et doit s'accompagner de pratiques d'évaluation des politiques publiques.

VII.2.5 Les prélèvements obligatoires ne sont pas une entrave au développement économique, mais peuvent au contraire servir des politiques publiques au service d'un développement durable respectueux des femmes et des hommes.

VII-3 Concurrence et/ou régulation

VII.3.1 Le dogme libéral d'une régulation par la seule loi du marché a montré ses limites. De nombreux peuples européens demandent des politiques fortes en matière de régulation et que la primauté des droits fondamentaux et de clauses sociales soit inscrite dans les accords commerciaux.

VII.3.2 A ce titre, l'accès du territoire européen aux migrants doit offrir de vrais droits et des garanties de sécurité exemplaires. La FGTE-CFDT s'associe pleinement aux interventions syndicales, comme dans les secteurs maritime, aérien et routier, pour s'opposer aux reconduites arbitraires de ressortissants étrangers mais aussi en participant au Réseau Education Sans Frontière.

VII.3.3 Notre combat contre la directive « services » est aussi un exemple de la nécessaire régulation du marché du travail. *L'emploi dans l'Union Européenne doit se faire aux conditions du pays d'accueil. Le détachement de salariés doit se faire aux conditions du pays d'accueil. Le détachement de salariés doit rester aux conditions de la directive actuelle sur le détachement.* La définition de la négociation collective européenne, initiée par ETF pour nos secteurs, a notre entier appui.

VII-4 Les régulations indispensables pour le bien public

VII.4.1 La FGTE-CFDT revendique une gouvernance européenne et nationale concertée pour inscrire le bien public au rang des droits fondamentaux. Ce bien public doit traduire concrètement les engagements de développement durable. Il doit réaffirmer la prééminence d'un droit social et l'inscrire dans les traités comme facteur de développement et de cohésion des peuples. Il doit clarifier les responsabilités des pouvoirs publics et des entreprises. Le bien public doit bénéficier de financements pérennes et être absent de tout conflit d'intérêt.

VII.4.2 La FGTE-CFDT revendique également une responsabilité sociale du donneur d'ordre. Les délégations de services publics doivent contenir, dans leurs appels d'offre, des contraintes sociales pour les donneurs d'ordre, il n'est plus possible que ceux-ci sous-traitent leur responsabilité en la matière.

VII.4.3 La restriction des droits pour les salariés des petites entreprises est aussi liée à la faible présence syndicale. Après la reconnaissance de la section syndicale en 1968, il nous faut maintenir obtenir la création de délégués syndicaux territoriaux par branches professionnelle et le développement de commissions paritaires départementales à la même échelle géographique.

- VIII -

Un aménagement du territoire équilibré et équitable

VIII-1 Les effets de la décentralisation

VIII.1.1 La décentralisation a permis dans les transports le renouveau du transport ferroviaire régional. Elle est moins probante dans le transfert des services de l'Équipement. Dans les deux cas, ces transferts de compétence n'ont pas été accompagnés d'un transfert financier équivalent.

VIII.1.2 Pour les années à venir, l'enjeu du financement des infrastructures et de leur entretien deviendra une priorité. La fiscalité et la suppression de l'échelon départemental sont au cœur de cette priorité.

VIII.1.3 La FGTE-CFDT soutient l'idée d'un seul échelon régional pour les transports à charge pour lui de déléguer éventuellement ses compétences. La décentralisation des routes sans financements idoines risque de provoquer à terme une absence de péréquation et favoriser le péage des routes non concédées. A l'échelle de certains territoires, c'est le niveau d'emploi qui en pâtirait durablement.

VIII.1.4 Le financement de nouvelles infrastructures par des partenariats public privé pose également le problème des coûts d'entretien à long terme. Qui paiera, après la période d'amortissement, les nécessaires coûts d'entretien, l'utilisateur ou le contribuable ?

La FGTE-CFDT souhaite un grand débat public pour éclairer ces enjeux, d'autant plus nécessaires qu'il est renforcé par l'obligation de faire des choix durables.

VIII-2 Les effets de l'étalement des villes

VIII.2.1 L'étalement du tissu urbain produit à la fois pollution et paupérisation. Le premier paradoxe tient dans un hyper centre ville très bien desservi par les transports publics et une périphérie très éloignée et très diffuse où les transports publics sont inadaptés. Le deuxième paradoxe tient dans la corrélation évidente entre le prix de l'immobilier et la densité de transports publics.

VIII.2.2 La fédération demande des négociations systématiques lors de l'élaboration des plans de déplacement des entreprises. La FGTE-CFDT milite pour que les expériences de covoiturage se multiplient et fassent partie demain de l'offre publique de transport au même titre que le transport à la demande.

VIII.2.3 Cette proposition n'est pas sans liens avec les niveaux de péages urbains et la fiscalité territoriale comme, par exemple le versement transport. Nous devons revendiquer la contribution des zones commerciales pour assurer le développement des transports collectifs et réduire ainsi la circulation des voitures particulières dans l'espace urbain.

VII.2.4 En matière de financement des transports publics, la FGTE-CFDT réclame le financement par l'employeur, au minimum à 50 %, de l'abonnement travail des salariés, ainsi que l'affectation du produit des amendes de stationnement et de circulation aux transports publics.

VIII-3 La desserte des villes

VIII.3.1 La réduction des émissions de gaz à effet de serre impose de repenser la desserte des marchandises en ville. De nombreuses expériences ont déjà débuté pour une desserte par véhicule électrique. Il faut aller plus loin et favoriser les expérimentations de tramway fret. La FGTE-CFDT reste favorable à l'implantation de plates-formes multimodales proches des villes à condition que celles-ci fassent parties d'un schéma territorial cohérent et concerté.

VIII-4 Les implantations des plates-formes logistiques

VIII.4.1 La FGTE-CFDT soutient toute initiative qui permette l'élaboration d'un schéma régional d'implantation des plates-formes logistiques. Ces critères d'implantation devraient bénéficier des mêmes concours financiers que les pôles de compétitivité.

VIII.4.2 La FGTE-CFDT revendique l'ouverture d'une maison des syndicats sur chaque site comme cela devrait être le cas dans toute les zones d'activités importantes

- IX -

Des transports multi et intermodaux créateurs d'emploi

IX-1 Quels emplois demain dans le transport ?

IX.1.1 De nombreux secteurs subissent une réelle baisse d'attractivité de leur métiers. Le secteur maritime manque d'officiers, les conducteurs routiers se font rares, le secteur fluvial attire peu de candidats bateliers.

IX.1.2 La formation professionnelle doit devenir qualifiante pour attirer les jeunes. Les contraintes de ces métiers doivent être mieux prises en compte tant dans la rémunération que dans la protection de la santé au travail. Le développement des activités de service et les futurs emplois générés par la protection de l'environnement devront eux aussi bénéficier de formations qualifiantes.

IX.1.3 La FGTE-CFDT devra mobiliser toutes ses ressources (syndicats, CRTE, Unions fédérales) pour préparer dans les entreprises et dans les branches ces mutations importantes imposées par le réchauffement climatique.

IX-2 Une inter modalité sociale à définir

IX.2.1 La fédération doit se préparer à ces transformations. Des métiers vont disparaître, d'autres se créeront dans d'autres secteurs. La FGTE-CFDT doit promouvoir la transférabilité des droits afin de faciliter la reconversion des salariés. L'inter modalité sociale, c'est inscrire la sécurisation des parcours professionnels comme priorité du dialogue social conventionnel et territorial.

IX.2.2 La formation professionnelle, à l'occasion du bilan de l'accord national, devra rendre effectifs :

- o le passeport formation pour les salariés ayant un emploi précaire afin d'obtenir une qualification valorisable sur le marché du travail.
- o un droit social individuel ancré dans le droit social collectif et conventionnel.

IX.2.3 Les services sont les parents pauvres des métiers du transport. Très largement sous-traités, ces métiers ne sont pas reconnus et servent de variable d'ajustement des effectifs des grands groupes. La FGTE-CFDT devra engager une réflexion transverse avec l'ensemble des unions fédérales pour négocier des garanties sociales conventionnelles pour ces salariés.

- X -

Une fédération engagée aux cotés des Unions Fédérales et des CRTE

X-1 Un travail transverse à conforter

X.1.1 Construire la fédération des Transports et de l'Équipement est une tâche qui n'est pas achevée. Face à des entreprises structurées de plus en plus en groupes multimodaux, la FGTE-CFDT est l'organisation appropriée pour :

- Peser sur les politiques publiques qui déterminent le développement des transports.
- Revendiquer l'amélioration des conditions sociales des salariés.
- Apporter des réponses aux attentes de la société pour un aménagement équilibré du territoire et des villes
- Développer l'inter modalité pour lutter contre la production des émissions de gaz à effet de serre.

X.1.2 La généralisation des compagnies à bas coûts dans les transports est l'exemple même d'un travail revendicatif transverse à mener. Le bureau fédéral proposera, dans le plan de travail, la mise en œuvre d'une campagne syndicale sur ce sujet en 2009.

X-2 La mutualisation : la chance de notre fédéralisme

X.2.1 Reconnue dans son rôle d'impulsion et de synthèse en matière d'action revendicative, la fédération doit mutualiser l'action de ses Unions fédérales et territoriales pour contribuer à la réflexion CFDT sur les inégalités sociales, notre vision de l'Europe et la construction d'un rapport de force face au patronat et aux pouvoirs publics.

X.2.2 L'action syndicale ne peut se résumer à l'entreprise quand le développement durable nous demande d'agir pour tous ceux qui sont hors de l'entreprise ou à sa porte. Mais le développement durable nous demande aussi de porter les questions de société (discriminations, inégalités, protection de l'environnement) dans l'entreprise. Cette double action ne peut se faire sans mutualisation de nos forces et de nos ambitions.

X-3 De nouvelles conventions collectives

X.3.1 La convention collective ferroviaire se met en place dans le secteur fret. Pour les voyageurs, les négociations débiteront avec l'ouverture à la concurrence européenne en 2010. La concentration des entreprises en groupes multimodaux laisse présager des évolutions des périmètres conventionnels.

X.3.2 La FGTE-CFDT de par sa structuration peut et doit anticiper ces évolutions. Ira-t-on vers des conventions collectives multi modales voyageurs et fret ? Les organisations patronales y travaillent quant à elles. D'ores et déjà, le secteur aérien a défini son nouveau périmètre en intégrant les salariés des aéroports.

La fédération engagera la commission économique à mener une réflexion approfondie sur ce sujet. L'inter modalité sociale à réaliser dans cet éventuel contexte fera partie de la réflexion et représentera un bon exemple de travail transverse au sein de la fédération.

3^{ème} partie

Droits fondamentaux, attentes sociales : notre héritage aux jeunes générations

- XI -

Un gouvernement de communication

XI-1 Où est passé le pouvoir d'achat ?

XI.1.1 La RTT est aujourd'hui la cible d'attaques incessantes, sous prétexte de relancer la croissance et d'accroître le pouvoir d'achat. Fruit de luttes sociales et d'une tendance historique tout à fait générale, pouvoir politique et patronat voudraient faire une mesure ruineuse pour l'économie.

XI.1.2 C'est oublier les gains de productivité horaire réalisés bon gré mal gré par les salariés, au prix d'une intensification du travail parfois ni maîtrisée ni même négociée.

C'est oublier que les exonérations de cotisations sociales, liées à l'origine à la négociation d'accords de RTT, sont depuis 2002 accordées sans contrepartie aux entreprises qui ont des salaires voisins du SMIC, ce qui en a fait un frein à la négociation des salaires.

C'est oublier que le temps de travail réel est loin d'être toujours comptabilisé et rémunéré.

C'est oublier que les créations d'emploi sont insuffisantes pour assurer du travail à temps plein à tous et toutes.

C'est oublier que la part des richesses distribuée aux salariés n'a cessé de baisser depuis plus de 20 ans, alors même, que le nombre de salariés a augmenté.

XI.1.3 La référence à une durée légale fixée dans le code du travail, le refus de la banalisation des heures supplémentaires, du travail de nuit et du dimanche ne sont pas négociables. La réduction du temps de travail réel doit se poursuivre, de manière différenciée et négociée.

Et c'est en obtenant des grilles salariales assurant à tous un minimum de déroulement de carrière et une amélioration significative des conditions de travail que les salariés pourront réellement sortir des difficultés de vie qu'ils rencontrent.

XI-2 Le partage des richesses en question

XI.2.1 Le diktat de la concurrence internationale met à mal les règles et les solidarités qui assurent la cohésion de notre société. Le nombre grandissant de travailleurs pauvres et la montée des inégalités sont là pour nous le rappeler.

XI.2.2 L'accès à l'emploi conditionne aussi la croissance et le partage des richesses. Notre pays, comme l'espace européen, est productif et efficace. Alors que la productivité est un critère de la rémunération, pourquoi les salariés n'en n'ont-ils pas un juste retour ?

XI.2.3 L'Union Européenne ne montre pas l'exemple quand elle organise, par la voie de la concurrence, le dumping social entre les pays européens.

XI.2.4 La financiarisation de l'économie et la course à la croissance font fi des protections sociales. L'Union européenne doit coordonner et réguler les politiques économiques (industrielle et financière) afin de mettre en place une croissance de développement durable. Pour la fédération, cette croissance passe par la création politique de contraintes sociales et environnementales vis-à-vis des marchés et notamment financiers.

XI.2.5 La méthode gouvernementale qui consiste à détricoter les garanties sociales issues de la solidarité nationale (retraite, assurance maladie, minima sociaux) appauvrit les salariés et réduit la confiance des jeunes générations.

XI.2.6 Le temps de travail fait l'objet de nombreuses attaques. Or la durée hebdomadaire du travail, la référence à une durée légale du temps de travail, sont des éléments de sécurisation des parcours professionnels.

XI.2.7 Face à ce constat, la FGTE-CFDT construit un syndicalisme de transformation sociale pour lutter contre la financiarisation de l'économie et rééquilibrer le partage des richesses entre travail et capital.

XI.2.8 Travailler moins pour travailler tous et un levier pour retrouver une plus grande unité du salariat et construire un rapport de force plus favorable aux salariés.

XI-3 – Retraite et pénibilités

XI.3.1 Les réformes se succèdent et celle du financement des retraites entraîne une dégradation progressive des pensions versées. Cette dégradation fragilise la retraite par répartition en particulier pour les jeunes générations.

XI.3.2 La FGTE-CFDT ne renonce pas à sa revendication d'augmentation des financements, y compris des cotisations. C'est possible si les incitations financières et les exonérations fiscales ou de cotisations sociales vont alimenter le système par répartition.

XI.3.3 La FGTE-CFDT reste attachée à la solidarité intergénérationnelle du système par répartition. La richesse nationale progresse, sa répartition doit permettre de maintenir de bons niveaux de pension pour éviter que :

- les retraités perdent rapidement du pouvoir d'achat,
- des actifs à bas salaires connaissent après des années de précarité, des années de pauvreté.

XI.3.4 Pour nous, consolider la répartition suppose une garantie sur le niveau et l'évolution du taux de remplacement, qui doit inclure les régimes complémentaires obligatoires. et porter progressivement le minimum de pension (régime de base + complémentaire) à 100 % du SMIC.

XI.3.5 Les seniors qui le peuvent fuient l'entreprise faute d'adaptation des postes de travail. La montée des accidents du travail et maladies professionnelles, traduisent l'urgence d'une action forte à tous niveaux pour améliorer les conditions de travail et faire prendre en compte les pénibilités. C'est une question qui doit être prise en charge au niveau fédéral par un responsable chargé d'animer le réseau des élus CHSCT et d'armer les négociateurs de branche et d'entreprise, en s'appuyant sur l'institut de formation ARTIS.

XI-4 Protection sociale

XI.4.1 Avec l'augmentation par étapes des dépenses qui restent à charge des assurés sociaux en matière de maladie, c'est la nature de notre protection sociale qui risque de changer. Basée depuis sa création sur le principe « de chacun selon ses moyens, à chacun selon ses besoins », et couvrant maintenant la quasi-totalité de la population, elle pourrait finir par devenir un filet de sécurité qu'il faudrait nécessairement compléter – pour ceux qui le peuvent – par une assurance.

XI.4.2 Le financement de la dépendance par les franchises médicales – c'est-à-dire les malades - ou les familles est une impasse. L'évolution des minimas sociaux, qui n'ont cessé depuis 2002 de perdre de leur pouvoir d'achat, et l'extension de la catégorie des salariés pauvres permettent de prendre la mesure des dangers du recul de la solidarité.

XI.4.3 La généralisation de la couverture santé complémentaire, pour nécessaire qu'elle soit, ne permettra pas d'enrayer cette dérive. *Comme les salariés du privé, les agents du secteur public doivent bénéficier de la participation de l'Etat-employeur à leur couverture santé complémentaire.*

Pour redonner des perspectives, il est nécessaire de soustraire davantage la santé aux intérêts privés, de renforcer la solidarité et de faire contribuer à hauteur de ses responsabilités dans la santé publique la collectivité nationale (via l'impôt).

XI-5 La sécurisation des parcours professionnels

XI.5.1 L'insécurité professionnelle a grandi en France du fait du développement de l'emploi précaire, de l'insuffisance et l'inadaptation de la formation professionnelle et de la faiblesse des financements accompagnant la recherche d'emploi. La mobilité des salariés est souvent contrainte, très peu accompagnée. Les difficultés se concentrent sur des salariés peu qualifiés, peu rémunérés, et des territoires en grande difficulté.

XI.5.2 La lutte pour la continuité des droits en cas de rupture du contrat de travail et pour que la recherche d'emploi soit considérée comme une transition professionnelle avec une dimension formation et indemnisée comme une période active de la vie au travail est capitale pour enrayer le phénomène des salariés pauvres.

XI.5.3 Une plus grande flexibilité de l'emploi doit être accompagnée par une plus grande sécurité du revenu permettant aux salariés privés d'emploi un niveau de vie proche du revenu d'activité.

XI-6 La Fonction publique menacée

XI.6.1 Les caisses de l'Etat ayant été vidées par la réforme fiscale, la réforme libérale de l'Etat consiste non à adapter l'administration aux nouveaux besoins, mais à réduire par tous les moyens ses dépenses.

Déléguer au secteur privé tout ce qui peut être rentabilisé, au risque de démanteler des organisations qui constituaient un contrepoids efficace (entretien routier, permis de conduire, ingénierie publique), ouvrir grand les portes au recrutement d'agents publics sous statut privé et gérer les administrations publiques selon des critères de productivité inspirés de la gestion privée (politique du chiffre).

XI.6.2 La pression sur les salaires s'accompagne d'une politique d'individualisation accrue des rémunérations hors de tout cadre collectif et d'une remise en cause de la notion de carrière

Dans des services déjà déstabilisés par la décentralisation, les réorganisations de service qui y sont liées ou qui résultent de la fusion à marche forcée des administrations composant le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable (MEDAD), un accompagnement social défaillant et un dialogue inexistant avec les organisations syndicales aggravent le malaise des agents.

XI.6.3 Le manque de moyens et le recul de la neutralité du service public qui se profilent menacent l'efficacité des politiques publiques.

Dans ce contexte, le syndicalisme d'accompagnement n'a aucun espace, la crédibilité de notre syndicalisme tient à sa capacité à prendre en charge la défense du service public et les revendications des agents ●