



DÉVELOPPEMENT HUMAIN DURABLE / DÉVELOPPEMENT HU

27-28 NOVEMBRE 2014 – PALAIS DE L'ÉLYSÉE – PARIS

**3^E CONFÉRENCE
ENVIRONNEMENTALE**

**PROPOSITIONS
CGT**

3

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

LA CGT PORTEUSE D'EXIGENCES POUR UN DÉVELOPPEMENT HUMAIN DURABLE

25 novembre 2014

5

TABLE-RONDE/1

MOBILISATION NATIONALE POUR LE CLIMAT VERS LA COP 21 ET PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE LA BIODIVERSITÉ

Délégation de la CGT : Fabienne CRU-MONTBLANC
& Daniel GENESTE
Expert : Marie-Christine NAILLOD

9

TABLE-RONDE/2

TRANSPORT ET MOBILITÉ DURABLES

Délégation de la CGT : Dominique LAUNAY
& Marie-Claire CAILLETAUD
Expert : Bernard DEVERT

17

TABLE-RONDE/3

ENVIRONNEMENT ET SANTÉ

Délégation de la CGT : Jean-François NATON
& Pierrette CROSEMARIE
Expert : Alain DELAUNAY



3^E CONFÉRENCE ENVIRONNEMENTALE :

LA CGT PORTEUSE D'EXIGENCES POUR UN DÉVELOPPEMENT HUMAIN DURABLE

Ce jeudi 27 novembre, la 3^e conférence environnementale s'ouvrira dans un contexte politique et économique dégradé, fruit d'une politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques. Le « Pacte de responsabilité » fragilise l'ensemble du socle social français qui, pourtant, est la force de notre pays.

Pour la CGT, il n'y a pas d'avenir pour l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité et le dogme du coût du travail, plaçant les salariés en concurrence, développant la logique du bas coût (*low cost*). Une seule vision doit nous guider, celle d'un développement HUMAIN durable.

La CGT regrette ainsi que le gouvernement n'ait pas décidé de traiter, dans **la table-ronde sur la COP 21**, les aspects fondamentaux du contenu des négociations des Conférences des Parties qui se tiendront début décembre, à Lima, et, fin 2015, à Paris, préférant une posture de communication à une posture de fond.

La CGT milite pour qu'un accord international sur le climat aboutisse pour permettre de maintenir le réchauffement de la planète sous la barre fatidique des 2°C. Pour y parvenir, il faudra assumer une responsabilité globale mais différenciée des Etats permettant de déboucher sur des objectifs d'atténuation équitables pour une transition vers une économie bas-carbone. La situation des salariés et de leur famille est au cœur des mutations qui devront être engagées.

La CGT portera dans cette première table-ronde l'exigence de :

- politiques publiques sur les socles universels de protection sociale, levier incontournable à la réussite de toute action en faveur du climat ;
- l'appropriation démocratique des biens communs, dont l'énergie, et l'exercice de la citoyenneté dans l'entreprise ;
- un volet financier pour l'adaptation et l'atténuation aux conséquences du changement climatique.

A l'occasion de **la table-ronde sur « Transport et mobilité durable »**, la CGT portera l'exigence de relocalisation des industries dans les territoires, au plus près des lieux de consommation, et d'exploitation des activités. Cette exigence passe par une politique d'aménagement des territoires et de transport en cohérence avec une politique industrielle (implantations et relocalisations des activités industrielles et mise en place des infrastructures multimodales nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires).

La CGT revendique la création d'un Pôle public de transport public, pour une égalité de traitement des usagers où la maîtrise publique retrouve toute sa place, sur la base des obligations de service public avec un contrôle démocratique de l'usage des fonds publics consacrés au financement.

La CGT revendique le juste coût du transport avec une Tarification Sociale Obligatoire (TSO) du transport routier de marchandises pour protéger les salariés du dumping et permettre d'élever les garanties sociales et conditions de travail au plus haut niveau.

Enfin, la CGT revendique une fiscalité environnementale du transport qui doit s'inscrire dans la cadre d'une réforme globale de la fiscalité, au lieu de mesures partielles et/ou temporaires.

Tout cela pour une véritable complémentarité entre les modes de transports dans un concept de multimodalité, nécessitant un renforcement de la maîtrise publique et du service public.

La table-ronde « Environnement & Santé » sera l'occasion, pour la CGT, d'insister sur la nécessité de mettre en œuvre une stratégie globale de santé portée par une démarche de prévention, d'éducation et de promotion du travail et de la santé.

Le PNSE 3 doit s'inscrire résolument dans une interaction avec l'ensemble des autres plans en particulier le plan santé

au travail en cours d'élaboration et le plan cancer, ce qui impose une dynamique du travailler ensemble.: La CGT demande donc que soient prises en compte toutes les sources de pollution ou d'exposition susceptibles de concourir à l'altération de la santé.

La CGT portera dans cette troisième table-ronde plusieurs exigences :

- Exigences de connaissance des expositions

Une cartographie précise des expositions et surexpositions environnementales et une traçabilité en particulier des expositions professionnelles doivent être établies.

- Exigences de recherche en santé environnement

Cela suppose des priorités budgétaires pour les instituts de recherche et des lieux de rencontre entre recherche et demande sociale.

- Exigences de mesures de prévention collective et prévention individuelle

Pour la CGT, les compétences des CHSCT doivent être élargies et leur champ d'application ouvert à l'ensemble du monde du travail.

- Exigences de santé posées par la multiplication des agents cancérigènes probables, suspectés ou avérés

La CGT met en particulier l'accent sur l'enjeu des gaz toxiques contenus dans les containers, enjeu d'importance pour les salariés comme pour l'ensemble des consommateurs.

Montreuil, mardi 25 novembre 2014



MOBILISATION NATIONALE POUR LE CLIMAT VERS LA COP 21 ET PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE LA BIODIVERSITÉ

Comme beaucoup, la CGT regrette qu'au regard des enjeux qui sont ceux de la COP 21, le gouvernement n'ait décidé de traiter que les aspects de mobilisation de la société civile et non ceux, fondamentaux, du contenu des négociations. En effet, pratiquer de la sorte débouche nécessairement sur une posture de communication et non sur ce qui serait fondamental : une posture de fond. La feuille de route gouvernementale est divisée en trois parties : contexte, bilan du gouvernement et propositions.

La délégation CGT à cette table-ronde sera porteuse des éléments exposés ci-dessous, avec l'ambition de dépasser le cadre imposé par le gouvernement.

SUR LE CONTEXTE ET LES ENJEUX DE LA COP 21

La CGT est l'un des acteurs de la délégation syndicale lors des négociations de la COP. Lors de la COP 19 qui se tenait à Varsovie en 2013, six des ONG majeures, soit 800 délégués sur 4000, avaient quitté la conférence, unies autour des slogans : «Les pollueurs discutent, nous manifestons!» et «Rendez-vous à Lima!». Leur exaspération de la non-prise en compte des problématiques sociales et environnementales par les gouvernements s'était traduite ainsi. Elles exprimaient – pour la première fois par une manifestation dans une enceinte onusienne – leur ras-le-bol du poids de la finance mondiale et la prédominance des questions économiques, alors que

l'avenir de la planète est questionné. Là aussi, comme à Rio, la question du multilatéralisme, de son efficacité et de ses limites était posée.

Les rapports du GIEC interpellent sur l'urgence à trouver un accord international qui permette de limiter le réchauffement de la planète. La France prendra la présidence de la COP, mi-décembre, à l'issue de la COP 20 de Lima qui va s'ouvrir juste après la conférence environnementale. Le président de la République a annoncé que cette COP 21 devrait être conclusive avec un accord «contraignant et ambitieux».

Pour la CGT, l'enjeu de ces deux COP est plutôt de définir le niveau d'engagement – et donc de contrainte – des États car, si celui-ci n'est pas ambitieux, les États ne pourront contenir les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le réchauffement climatique se poursuivra, avec toutes les conséquences qu'il implique : migrations climatiques (22 millions de personnes à l'heure actuelle), submersion de territoires, augmentation du nombre de catastrophes climatiques (typhons, cyclones, raz-de-marée, etc.).

Dans ce contexte, débattre de «la mobilisation nationale vers la COP 21» et refuser de se saisir de l'opportunité de la conférence environnementale pour débattre des enjeux de la négociation internationale est irresponsable pour l'Etat président de la COP car l'enjeu n'est pas là. Le «partage de solutions» ou «l'environnement favorable» prônés

par le gouvernement ne sauraient à eux seuls résoudre le manque d'actions ni même combler le fossé d'ambition entre ONG, syndicats d'un côté et gouvernements et entreprises de l'autre.

CE QUE LA CGT ESTIME INDISPENSABLE POUR OBTENIR UN ACCORD DE HAUT NIVEAU SUR LE CLIMAT

La CGT milite pour qu'un accord international sur le climat aboutisse pour permettre de maintenir le réchauffement de la planète sous la barre fatidique des 2°C. Pour y parvenir, il faudra assumer une responsabilité globale mais différenciée des États permettant de déboucher sur des objectifs d'atténuation équitables pour une transition vers une économie bas-carbone. Il va sans dire que la situation des salariés et de leur famille est au cœur des mutations qui devront être engagées. C'est l'engagement pris par les États dans la COP 17 sur l'importance d'assurer une «transition juste qui permettra de créer du travail décent et des emplois de qualité».

Le futur projet d'accord devra aussi contenir des engagements de politiques publiques sur les socles universels de protection sociale car c'est un levier incontournable à la réussite de toute action en faveur du climat. La sécurité du revenu, les prestations de chômage, la protection maternelle et infantile, les soins de santé et les pensions, y compris pour les personnes handicapées, et le respect des droits de l'Homme et droits du travail reconnus sont autant

d'éléments essentiels pour assurer la durabilité des politiques climatiques.

L'appropriation démocratique de l'énergie est nécessaire pour obtenir une action ambitieuse sur le climat. L'énergie, ainsi que d'autres biens communs, comme l'air ou l'eau, appartiennent à l'humanité et doivent être maintenus sous contrôle public. Cela passe par l'exercice de la citoyenneté dans l'entreprise, permettant un réel contrôle de l'activité par les représentants des salariés élus, via les institutions représentatives du personnel.

Enfin, un accord pour une transition vers une économie soutenable et bas-carbone ne peut s'absoudre d'un volet financier. L'enjeu est de trouver un terrain d'accord sur le financement du fonds vert à la hauteur des besoins internationaux, c'est-à-dire permettant de financer l'adaptation aux conséquences du changement climatique.

SUR LE BILAN DES ACTIONS DU GOUVERNEMENT

Le bilan dressé par les services du CGDD est particulièrement optimiste. La loi sur la transition énergétique ne prend la question des transports que par le prisme minimaliste du véhicule électrique alors que c'est le premier secteur émetteur de GES et le premier consommateur d'énergie fossile. Le projet de feuille de route se déclare en faveur du report modal mais les pratiques réelles sont contraires à l'ambition affichée : autorisation de circulation des camions de 44 tonnes en janvier 2013 et réflexion sur l'autorisation des camions de 60 tonnes (25,25 mètres), fermeture des gares de triage, privatisation du fret ferroviaire, etc.

La loi transition énergétique qui est loin d'engager la France sur la voie de la transition est en discussion au Sénat. Elle est présentée comme l'axe central d'une France vertueuse et exemplaire. Mais, les propositions contenues dans la loi sont

inadaptées aux enjeux et les questions de financement ne sont pas traitées.

SUR LES PROPOSITIONS GOUVERNEMENTALES DE FEUILLE DE ROUTE POUR LA CONFÉRENCE ENVIRONNEMENTALE

► Axe 1 : Renforcer l'action publique face au dérèglement climatique

Les salariés sont les grands absents des propositions du gouvernement. Des filières professionnelles vont devoir s'engager dans une mutation vers une économie bas-carbone et sobre en énergie, préservant les ressources. Les premiers concernés, surtout dans une économie marquée par une énième crise systémique, sont bien évidemment les salariés. Or, rien n'est indiqué sur l'accompagnement vers les nouveaux métiers et le devenir de ceux qui travaillent dans des filières ciblées.

Pour la CGT, transformer les industries polluantes vers des filières plus durables doit être l'occasion de mettre en œuvre les principes de la transition juste. La transition juste vers une économie soutenable passe par la remise à plat du système, un changement de paradigme qui remettrait l'humain au centre des préoccupations et traiterait à égalité les trois piliers : économique, social et environnemental. Cela nécessite de mettre en œuvre la notion de «travail décent», c'est-à-dire salaire décent, conditions de travail correctes, protection sociale solidaire, etc.

Les pays d'outre-mer ont des enjeux spécifiques tant en ce qui concerne l'atténuation des conséquences du changement climatique qu'en ce qui concerne l'adaptation indispensable. Pour la CGT, les réponses qu'entend apporter la France ne peuvent relever du seul appui pour une demande de financement européen. La CGT demande que s'ouvre une véritable concertation avec les organisations syndicales de ces territoires.

Les mesures annoncées par ce projet de feuille de route sont avant tout des mesures de communication et non des mesures de fond qui permettraient d'engager l'économie française sur la voie de la transition écologique. La question du secteur des transports n'est pas abordée, alors que, pourtant, il se trouve au cœur des enjeux de réduction des émissions de GES et de la consommation d'énergies fossiles. «Garantir l'exemplarité de l'État» aurait pu être l'occasion de traiter de la conditionnalité environnementale et sociale des aides publiques et des marchés publics, ainsi que du contrôle de leur effectivité.

Au titre de son plan d'actions 2012-2016, intitulé «Concilier développement et lutte contre le changement climatique», l'AFD pourrait être un atout efficace dans la transition vers des économies bas-carbone, respectueuses des besoins des populations locales et de l'environnement. Sa légitimité est assise. Mais, la CGT souhaite plus de transparence dans l'utilisation de cette instance – en privilégiant les partenariats public-public, sources de développement – et plus de redevabilité, par la mise en place de mécanismes de supervision à tous les niveaux.

La question du financement de la transition n'est traitée dans le projet de feuille de route gouvernementale que par le prisme des signaux-prix. Toutefois, avant de poursuivre une telle politique, il eut été de bonne augure d'en faire un premier bilan. Pour la CGT, ce type de mécanisme est totalement inefficace, car les ménages sont placés dans une situation contrainte et donc subie et ne peuvent modifier leur consommation qu'à la marge. Les derniers chiffres de l'Observatoire de la précarité énergétique montrent l'ampleur de cette contrainte : 11,5 millions de Français sont considérés en situation de précarité énergétique et limitent leurs dépenses d'énergie et/ou de mobilité. Ce n'est pas le chèque énergie prévu par la loi sur la transition énergétique qui est de nature à résoudre cette situation. La CGT a présenté des

propositions, pour certaines, d'application immédiate et, pour d'autres, s'inscrivant dans une autre logique d'aménagement des territoires.

► **Axe 2 : Insuffler une dynamique collective**

La CGT considère que le rôle d'un Etat président de la COP n'est pas tant la réalisation d'un catalogue de bonnes pratiques des acteurs non-étatiques que l'impulsion de nouvelles pratiques permettant d'atteindre l'objectif de transition vers une économie bas-carbone. Dans ce paragraphe, il n'y a aucune référence aux exigences de réduction des émissions de GES des secteurs industriels ou de transport, pourtant au premier plan.

L'action face au changement climatique implique, comme l'a rappelé le Pré-

sident de la république lors du sommet de Rio+20, un changement de paradigme. En effet, ce système économique qui n'accorde aucune place à l'humain ou à la planète et où la finance prime, est à bout de souffle. Or, ce texte parle de «co-bénéfices de l'action face au changement climatique» pour la biodiversité, la santé, etc. Cela fait longtemps que les ONG et les organisations syndicales défendent ce principe mais se voient opposer les réalités de la finance et de l'économie...

► **Axe 3 : Viser ensemble à une contribution à l'agenda international**

Le gouvernement cherche à associer l'ensemble des acteurs membres du Conseil national de la transition écologique à sa démarche et à l'accord

qui adviendra lors de la COP 21. Mais, les syndicats et les ONG – qui ont quitté la COP 19 à Varsovie parce que leurs propositions étaient balayées d'un revers de main par les Etats sous tutelle des entreprises – n'entendent pas servir de caution à un accord qui ne serait ni contraignant ni de nature à contenir le réchauffement climatique dans la limite des 2°C. Elles ont créé un collectif de travail pour porter ensemble leurs ambitions pour ce changement de paradigme, loin de l'affichage gouvernemental.

La CGT, pour sa part, continuera à porter les enjeux sociaux et environnementaux internationaux avec ses partenaires de la Confédération syndicale internationale et avec les ONG.

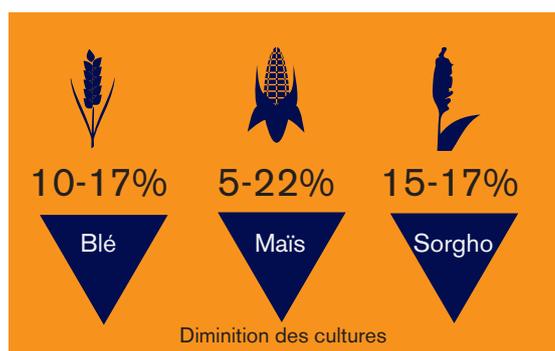
ÉVOLUTION DES ÉCOSYSTÈMES DEPUIS L'ÉPOQUE PRÉINDUSTRIELLE (1850)



DIMINUTION DES SUPERFICIES CULTIVÉES (RAPPORT À LA SITUATION ACTUELLE)



BAISSE DES RENDEMENTS DANS UN MONDE À + 2C°



SOURCE : BANQUE MONDIALE



TRANSPORT ET MOBILITÉ DURABLES

Cette conférence environnementale et sa table ronde « transports et mobilités durables » vont se tenir dans un contexte politique et économique inédit, fruit d'une politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques sans précédent appuyée par un pacte de responsabilité fragilisant l'ensemble du socle social français qui, pourtant, est la force de notre pays.

Pour la CGT, il n'y a pas d'avenir économique, social et environnemental et pour un véritable report modal si nous ne sortons pas de cette pensée dominante dont les maîtres mots sont : compétitivité, concurrence, dumping social, coût du travail,... alors que nous avons besoin de complémentarité, de multi modalité, de maîtrise publique et de services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux tout en ayant une meilleure reconnaissance du travail, seul créateur de richesse. La stratégie du « bas coût » (*low cost*) qui touche tous les secteurs des transports, c'est mauvais pour l'emploi et les conditions sociales des salariés, c'est mauvais pour réellement répondre aux enjeux environnementaux et sociaux, ça fragilise la sécurité !

On peut aussi s'interroger sur la volonté réelle de diminution de GES quand le premier secteur émetteur que sont les transports est particulièrement inexistant dans le projet de loi sur la transition énergétique qui a déjà été voté au parlement en première lecture et est actuellement au Sénat, au moment de la tenue de la conférence environnementale alors qu'elle nous avait

été présentée comme une réponse à cette préoccupation.

D'ailleurs certains échanges dans la commission spécialisée nous interpellent sur la finalité de la conférence. Est-ce de répondre aux enjeux de société qui sont devant nous en termes d'avenir de la planète, de santé publique, de solidarité, de réponses aux besoins sociaux ou de se servir des questions environnementales pour faire du business au profit d'une ultra minorité ?...

**MOBILITÉS ET SYSTÈME DE TRANSPORT :
LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN,
LES MOBILITÉS IMPOSÉES ET POUR UNE
RELOCALISATION DES ACTIVITÉS.**

Cela passe par l'arrêt de création de nouveaux besoins de transports liés à l'aménagement du territoire et à l'urbanisation croissante de nos villes rejetant toujours plus loin les populations précaires et pauvres, ce qui impose toujours plus de mobilité. En ce sens, les effets de la métropolisation et de la réforme territoriale en projet vont amplifier ce phénomène, entraînant des déplacements de population, désertifiant de plus en plus de territoires...

Les temps de transports journaliers sont en augmentation. Pouvoir se loger décemment, à proximité de son lieu de travail, est un véritable enjeu de politique publique d'urbanisme et de transport notamment d'accès aux réseaux de transport collectifs et aux logements.

Dans une période où de plus en plus de personnes sont en situation de

« précarité énergétique des transports », il faut arrêter de développer les hyper concentrations de lieux de travail, souvent le fruit de délocalisations, complètement déconnectées de l'habitat et des lieux de vie.

► **Pour la CGT, il faut rendre systématiques les études d'impact transport lors de la création ou réaménagement de zones industrielles, d'activités commerciales ou résidentielle avec incitation à mettre en place des services de transports en commun et des équipements adaptés aux modes doux.**

Il faut arrêter d'implanter des centres commerciaux ou des zones logistiques au milieu des « champs de betterave » – sans aucun maillage avec le rail et le fluvial – sinon nous augmentons les besoins de transports et multiplions les coûts financiers et environnementaux.

Il y a besoin de relocaliser les industries dans les territoires, au plus près des lieux de consommation, et d'exploitation des activités. Les délocalisations, outre le fait qu'elles ont un impact négatif sur l'emploi, l'économie du pays et des territoires, ont de lourdes conséquences en matière environnementale. Cela impose une autre façon de travailler et de produire et de transporter les marchandises. La relocalisation des productions doit se faire dans un concept d'économie circulaire favorisant les circuits courts.

- **Pour la CGT il n'y a pas d'avenir pour l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité et le dogme du coût du travail, plaçant les salariés en concurrence, développant la logique du bas coût (*low cost*). C'est pourquoi nous parlons de développement humain durable.**

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS, POUR LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET DE QUALITÉ C'EST AVANT TOUT RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉS DES SALARIÉS ET DES POPULATIONS.

Des transports accessibles : Les choix politiques, depuis des années, ont des effets néfastes sur la qualité et l'efficacité des services publics. Ils sont incompatibles avec une bonne réponse aux besoins d'aménagement du territoire, prenant en compte les besoins de transports collectifs, les besoins sociaux, économiques et environnementaux. Un bon service public passe par une maîtrise publique à 100%, ce qui passe par d'autres critères de gestion des entreprises publiques.

Il faut rendre les transports accessibles au plus grand nombre à court terme. L'accessibilité pose deux questions : d'une part celle d'y avoir accès, ce qui suppose de disposer de transports collectifs, et d'autre part, celle des coûts de ce transport collectif.

- 1. Pour beaucoup de nos concitoyens, la question de l'accessibilité se pose tout simplement soit parce qu'il n'y a pas ou plus de transports collectifs, soit ceux-ci n'ont pas (ou plus) les horaires adaptés ou en nombre suffisant pour répondre aux besoins des usagers.**

Dans certains territoires, des lignes SNCF ont été fermées, enclavant ces territoires, ne permettant plus les correspondances et la multimodalité, fra-

gilisant le maillage du réseau, si nécessaire (TER – TET – Intercité – TGV...). Et l'avenir de nombreuses lignes se joue sur le critère économique et de rentabilité et non sur l'intérêt général de disposer d'un service public de transports de qualité. D'ailleurs, l'avenir des TET ainsi que des trains de nuit, répondant pourtant à des besoins réels (même si leur dégradation ces dernières années dû à la politique du tout TGV les a rendus peut être moins performants) sont menacés tout simplement de disparition, ce qui est inconcevable et nous allons vers une diminution de l'offre ferroviaire au profit du routier voyageur. La volonté de déréglementer le transport routier voyageurs, dans une logique de concurrence exacerbée va encore fragiliser un peu plus l'avenir de ces trains, tout en ne répondant pas aux besoins réels de transports collectifs particulièrement dans les zones rurales.

Un phénomène qui va s'amplifier avec la nouvelle réforme du système ferroviaire, qui rappelons-le n'est toujours pas financée.

Dans le même temps, la flexibilisation des horaires de travail amène à une multiplication des prises et fin de services dans les entreprises : tôt le matin ou extrêmement tard le soir et à des heures où il n'y a plus (ou très peu) de transports collectifs, obligeant les salariés à utiliser leur voiture. D'où la nécessité de développer l'offre dans ces créneaux sensibles entre étroite collaboration avec les salariés du secteur et leurs organisations syndicales, de rouvrir des lignes SNCF – fermées ces dernières années.

Il faut pour cela réellement organiser la multimodalité et la complémentarité entre les modes, comme à partir des gares, en faire des pôles de transports multimodaux entre les transports ferroviaires, routiers voyageurs et les transports urbains. La concurrence – aberrante et coûteuse – entre les modes, comme dans certains départements

(on peut voir des cars assurer des dessertes au départ de gares SNCF similaires aux dessertes TER à la même heure) doit cesser. Il serait plus efficace de travailler dans un esprit de complémentarité afin de développer l'offre en plaçant les horaires de cars entre les TER, par exemple pour limiter les ruptures de charges – particulièrement dans des zones rurales...

Cette problématique de l'offre et de l'accessibilité conduit à trouver à des solutions alternatives individuelles. Ce qui conduit au développement de Nouveaux Services à la Mobilité (covoiturage, autopartage...). Mais attention, cela ne doit pas se faire à la place et au détriment du service public accessible à tous et de l'intérêt général !

L'élaboration des plans de transports dits « plan de mobilité intermodaux d'entreprise » et de l'offre notamment des horaires doivent être réfléchis en commun avec les AOT et les salariés des entreprises concernées ce qui donnerait une véritable réponse aux problèmes de déplacements des salariés.

Pour rendre les transports accessibles, il faut donc un service public de qualité qui ait, au moins, la même attractivité que la voiture. Cela passe par des moyens supplémentaires en personnel comme en matériels.

C'est aussi pour cela que nous demandons un retour de la TVA à 5% pour les transports collectifs.

Pour amener de nouvelles catégories de population à utiliser les transports collectifs, il faut, aussi, assurer des services les week-ends où – dans de nombreuses villes et agglomérations – ils se font plus rares, obligeant les populations à utiliser leur véhicule personnel ; alors que l'on constate que partout où existe un bon système de transports collectifs, ceux-ci sont autant utilisés pour les besoins personnels (voire plus) que pour le domicile/travail.

L'accessibilité, c'est aussi permettre aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) de pouvoir accéder aux transports collectifs, ce qui est encore loin d'être le cas. D'ailleurs la mise en œuvre de la loi de 2005 portant sur l'égalité des chances voit son volet sur les PMR reporté à une date inconnue faute d'investissements suffisants.

► **La CGT revendique la création de Pôle public de transport public, pour une égalité de traitement des usagers où la maîtrise publique retrouve toute sa place, sur la base des obligations de services publics avec un contrôle démocratique de l'usage des fonds publics consacrés au financement.**

2. Mobiliser des financements pour des transports en commun accessibles à tous pose donc deux questions indissociables : des ressources et de la tarification.

a) Élargir le versement transport :

- En étendant le versement transport à toutes les régions (au titre des régions, seule l'Île-de-France peut collecter aujourd'hui)
- En rendant obligatoire le versement transport, dès le premier salarié, dans les entreprises. Beaucoup d'entreprises, comme en Île de France, sont des TPE de moins de dix salariés qui bénéficient, pour leur activité, des transports en commun. Même chose pour les grands centres commerciaux.

b) Donner aux AOT les moyens de décider de leurs politiques de transport

Cela passe entre autres par étendre la possibilité de décider du versement transport en régions. Ce qui exige des modifications législatives. En Île-de-France, cela devrait permettre au STIF de décider à minima du taux plafond actuellement possible de 2,7% sur l'ensemble des départements franciliens. En province, les régions devraient pouvoir bénéficier d'une part de cette contribution au développement des services régionaux de transports, notamment des TER et à l'amélioration des complémentarités multimodales et billettique intermodale.

c) Faire évoluer la fiscalité vers le développement des transports publics :

Cette contribution de VT des entreprises, bénéficiaires des transports, doit s'élargir aux plus-values immobilières et foncières. Il faut également réévaluer et réorienter, en totalité, la taxe sur les zones de stationnement vers le financement des transports collectifs.

Les bureaux, les surfaces commerciales et les constructions neuves d'habitations collectives bénéficient à plein de la présence des transports dans leur environnement en matière d'inflation des prix de vente ou de Chiffres d'Affaires. Par exemple, en Île de France, une augmentation de 20% des différents taux appliqués générerait au moins 500 millions d'euros annuels. Il serait aussi nécessaire de différencier les taux en fonction de la zone de construction pour décourager l'étalement urbain, et pour arrêter la poursuite de localisations dans les zones déjà fortement hyper concentrées quiature les réseaux (par exemple : La Défense en IDF), sans remettre en cause le taux global appliqué au territoire.

d) Application de la prise en charge domicile/travail

Depuis le 1^{er} janvier 2009, dans les entreprises, le remboursement de 50% des titres de transports collectifs est un

dû. Pour autant, cela n'est pas encore appliqué dans toutes les entreprises et il nous faut donc exiger l'exécution de ce texte de loi, par tous les employeurs, quelle que soit la taille de l'entreprise.

Ce remboursement minimum n'est pas négociable, c'est 50% du coût propre à chaque salarié qui doit être remboursé. Sont compris, l'usage du TER, RER, du Transport Urbain et Interurbain et la location de vélo type «vélib».

e) Créer un Pôle financier public

Le développement des transports publics doit pouvoir être financé par l'emprunt. La création d'un pôle financier public, en complémentarité de la BPI, doit être un outil démocratique gestion de l'argent public et de cohésion d'accès au financement des transports collectifs, dans un souci de cohérence d'aménagement du territoire en relation avec les AOT.

LES TRANSPORTS SONT DE VÉRITABLES LEVIERS POUR AGIR VERS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE.

► Lors des précédentes conférences environnementales où les problématiques des transports ont été «oubliées» pour leur contribution à la transition énergétique, **la CGT a revendiqué avec d'autres organisations, au sein du Conseil National** du débat sur la transition énergétique, que les infrastructures de transport et l'organisation globale du système de transport, soient pris en compte comme un levier important pour agir vers une «efficacité et sobriété énergétique» de nos modes de production et de consommation d'énergie.

Cet enjeu sur le fond est indissociable de l'objectif de réorienter le système de transport vers l'objectif du rééquilibrage multimodal à la faveur des modes alternatifs à la route et au transport aérien intérieur.

Les projets d'infrastructures avec la priorité à la régénération du réseau existant en bonne articulation avec les projets de développement, ne doivent être sacrifiés à cause des objectifs de réduction de la dépense publique, ni être sous-estimés pour leur capacité et contribution aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le réchauffement climatique comme l'attestent les chiffres clés du climat pour la France.

Le secteur le plus émetteur de GES est celui des transports (27% en 2013 et plus de 20% en Europe) dont 56% pour les voitures particulières, 22% pour les PL et 17% pour les véhicules utilitaires (exemple des camionnettes et fourgons), avec une évolution de +0,4% des émissions de la route en 20 ans (depuis 1990) qui est loin d'être compensée par les «véhicules propres». Le fluvial est responsable de moins de 1% et le ferroviaire de 0,4% des émissions de GES.

► Pour la CGT, le secteur des transports est un véritable levier pour agir en efficacité et sobriété énergétique :

- **Mettre en œuvre un développement multimodal intégré** avec la nécessité de favoriser un maillage des réseaux ferroviaire et fluvial et leur complémentarité à partir de plateformes logistiques, notamment portuaires en «pivot» de l'organisation des transports routiers, ferroviaires, fluvial et maritime. Nous insistons ici pour dire que nous avons besoin de tous les modes, mais dans une logique multimodale et de complémentarité.

- **Mettre en œuvre une politique d'aménagement des territoires et de transport**

notamment une politique ferroviaire en cohérence avec une politique industrielle nationale et régionale (implantations et relocalisations des activités industrielles et mise en place des infrastructures multimodales nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires). Le développement de l'économie locale et des services publics, doivent être conçus en cohérence et en complémentarité entre les territoires traversés et non pour la seule compétitivité que préconisent les politiques libérales. Les transports ne doivent pas être facteurs facilitant – notamment par leur sous-tarifcation – les délocalisations industrielles et des productions.

- **Sortir de la concurrence entre les modes** et à l'intérieur des modes pour éradiquer le dumping social, tarifaire et fiscal... source de suppressions massives d'emplois en France dans le ferroviaire, le TRM, le maritime et un affaiblissement du pavillon français.

L'internalisation des coûts d'usages et des externalités environnementales et pollution (qui représentent un tiers du coût du transport routier marchandises) pour chacun des modes de transport notamment du transport routier est une nécessité pour sortir de leur sous-tarifcation.

► La CGT revendique le juste coût du transport avec une Tarification Sociale Obligatoire (TSO) du transport routier de marchandises pour protéger les salariés du dumping et permettre d'élever les garanties sociales et conditions de travail au plus haut niveau. C'est la question

de fond rarement posée mais qui détermine les conditions pour faire du routier marchandises l'indispensable complément des autres modes et de le repositionner à sa place en revoyant enfin l'organisation du travail et des conditions de vie de son salariat très exploités.

- On ne peut également ignorer le transport aérien où sévit une concurrence acharnée, une politique bas coût qu'est le *low cost*, source – la aussi – d'un dumping social. Le *low cost* a des impacts indéniables sur la politique d'aménagement du territoire et influe sur les investissements des aéroports. Cette politique nuit au développement économique des territoires, aux questions environnementales en créant de la mobilité imposée.

- Les compagnies *low cost* en s'installant dans des petits aéroports pour toucher les subventions – mais qui n'ont pas le potentiel d'usagers – obligent les usagers des plus grandes villes à se déplacer vers ces aéroports. **Les moyens mis par les collectivités pour subventionner ces compagnies bas coût pèsent sur des budgets déjà serrés et se font au détriment du développement ou la modernisation des autres modes alternatifs, comme bien souvent le rail.**

- Et dans le même temps, le pavillon Français est passé sous la barre des 50%, alors qu'on voit une augmentation de l'activité province/province sur certaines dessertes. C'est

pourquoi nous voulons repositionner le débat à partir de la réponse aux besoins, d'une conception de service public et de maîtrise publique des infrastructures, dans une approche de complémentarité et de multimodalité. Sinon, la situation va continuer de se dégrader, tant pour les salariés, pour les personnels des compagnies que pour ceux de la sous-traitance, mais aussi pour les usagers; sans oublier les graves impacts sur la sécurité, l'environnement et les finances des collectivités.

- **La CGT revendique une fiscalité environnementale du transport qui doit s'inscrire dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité** au lieu de mesures partielles et/ou temporaires. L'épisode déplorable autour de l'écotaxe poids lourds en est l'exemple; Le particulier va être mis à contribution à hauteur de 800 millions d'euros et les transporteurs routiers à 350 millions d'euros et de façon

provisoire, ce qui n'empêche toujours pas un manque financier pour l'AFITF pour réellement permettre la régénération, la modernisation et le développement des réseaux et si on veut se donner pour objectif de sortir de la concurrence de la route (dont la profession du transport est la plus subventionnée) avec les autres modes alternatifs.

- **C'est un scandale financier qui va coûter cher aux contribuables**, car l'État empêtré dans son PPP avec «Ecomouv» (que la CGT a toujours dénoncé) va devoir l'indemniser à hauteur de près de d'un milliard d'euros, sans oublier l'avenir incertain des salariés concernés. Et dans le même temps, les autoroutes privatisées amassent les profits leur permettant de verser 14,9 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires, tout en ayant touché le CICE. On mesure que dans ces conditions, tout report modal devient difficile. D'où notre demande de renationalisation des sociétés d'autoroutes concédées, solution pertinente que confirme les simulations d'experts économiques. Cette manne finan-

cière doit servir l'intérêt général, répondre aux enjeux sociaux et environnementaux.

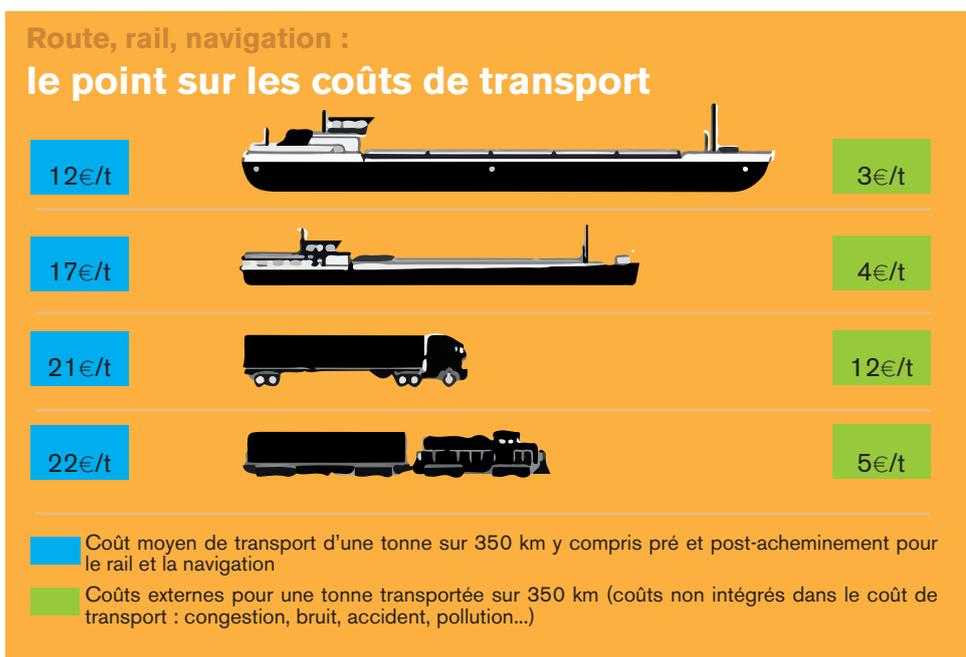
La réforme ferroviaire fragilise l'entreprise publique SNCF et généralise la concurrence et l'ouverture au marché.

Les choix politiques et des directions d'entreprises concernant le fret ferroviaire et le fluvial sont loin de répondre au report modal voulu par le Grenelle de l'environnement, le fret ferroviaire est à moins de 10 % de part modale du transport de marchandises (9,5 %) en 2013 avec 34,2 Gt-km (57,7 Gt-km en 2000).Le fluvial subit, lui aussi, une légère baisse pour la première fois depuis plusieurs années (-2,4 %).

Nous avançons à reculons et l'affichage d'une remontée du fret SNCF ne trompe plus personne; ni les chargeurs industriels qui ont vu disparaître le wagon isolé pourtant pertinent pour certains flux aujourd'hui reportés sur la route, ni les salariés qui sont mis en concurrence entre les entreprises ferroviaires (30% du fret ferroviaire) sur la base du dogme du coût du travail et des organisations du travail mettant en jeu la sécurité.

D'autre part, si l'on parle d'aménagement du territoire, les politiques ferroviaires, menées ces dernières années, et le démantèlement du Fret SNCF font que certains territoires n'ont plus accès au Fret Ferroviaire (SNCF ou autres d'ailleurs). Ce qui pose de vraies questions pour le développement économique de ces territoires sans oublier les questions environnementales.

- **L'avenir du Fret SNCF reste toujours un enjeu, pour la CGT, le Fret Ferroviaire doit être déclaré d'intérêt général posant la question d'un véritable service public de transport des marchandises.** Il n'y aura pas d'évolution durable du Fret ferroviaire dans les territoires sans un retour aux wagons isolés assurés par la SNCF.



Les dessertes ferroviaires portuaires doivent être également développées, modernisées, redynamisées dans un vrai concept multimodal. *Rappelons que la «multimodalité» et le «juste coût des transports» sont, pourtant, inscrits dans la LOTI mais pas mis en œuvre, comme n'ont jamais été traduites dans la loi les décisions du Grenelle de l'Environnement, sur le fait que le transport des marchandises par le rail, fluvial et cabotage maritime devrait être déclaré d'intérêt général.*

Nous réaffirmons ici notre totale opposition aux camions de 60 tonnes et demandons l'abandon du 44 tonnes. Ce sont de très mauvais signes pour un véritable report modal vers des modes plus vertueux.

LA MAÎTRISE PUBLIQUE DES RÉSEAUX : PROPRIÉTÉ ET FINALITÉ DES INFRASTRUCTURES.

Il est essentiel d'avoir **une approche d'ensemble, multimodale et de la complémentarité des modes (et non une juxtaposition) afin de mobiliser de nouvelles ressources financières pour la régénération prioritaire des réseaux.**

Les infrastructures de transports doivent répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux; elles sont de véritables leviers pour agir et lutter contre le réchauffement climatique et répondre aux défis de la consommation énergétique et aux enjeux environnementaux. Ces enjeux stratégiques, en conformité avec les engagements du Grenelle de l'environnement et désormais au nouveau schéma national de la mobilité durable (ex SNIT) donnent **une priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants** tout en portant le besoin de développement de projets pour répondre à la logique de développement multimodal intégré et d'aménagement des territoires.

► **Pour la CGT, toujours dans notre conception multimodale, nous parlons de tous les réseaux;** ferrés, fluviaux, (y compris les canaux Freycinet) routiers (particulièrement les routes nationales non concédées fortement délaissées). Mais une régénération et modernisation mise à mal par manque de financement de l'AFITF au risque d'entraver pour longtemps un véritable report modal, voire l'empêchant définitivement sur certains réseaux!

Ces propositions sont des bases incontournables pour engager une réorientation du système de transport, et rendent nécessaires la mobilisation de nouvelles ressources de financement publique pour assurer une maîtrise publique afin de garantir leur finalité à la faveur de l'aménagement du territoire, et se protéger d'une mise en concurrence budgétaire qui par définition viendrait contrarier les obligations de développement durable.

- Il faut des financements publics (plus de 40 milliards d'euros d'ici 2030 dans le cadre des engagements du Gouvernement Ayrault sur le plan d'investissement d'avenir en 2013) qui garantissent cette maîtrise autant que les réalisations nécessaires et cela que l'on raisonne à court, moyen ou long terme, sans quoi nous sommes dans un recours à la généralisation des concessions d'infrastructures à travers les contrats de partenariats publics privés que la CGT dénonce car ils soumettent la réalisation des infrastructures aux contraintes de rentabilité financière. Il faut faire sauter le verrou de ces contraintes liées aux marchés financiers et assurer des emprunts à taux bas dans le cadre d'un pôle public financier en appui de la BPI.
- Une nouvelle ressource de financement qui repose sur une fiscalité

juste, sur les contributions de ceux qui réellement profitent financièrement du transport, sur des emprunts et fonds d'investissements du type « grands travaux ».

L'enjeu du financement est indissociable de la logique des choix budgétaires qu'il s'agisse des recettes et notamment la fiscalité, ou des dépenses. Une réforme globale de la fiscalité est plus que jamais d'actualité. Elle doit asseoir les principes d'une part, sur les capacités contributives de chacun et d'autre part, sur un réel objectif d'orienter une part prépondérante des richesses vers le financement des biens collectifs et d'intérêt général, en clair aller vers une autre répartition des richesses produites entre le travail et le capital!

► **La CGT revendique la création d'un pôle financier public** auquel doit s'intégrer la nouvelle Banque Publique d'Investissement (BPI) pour mettre en place un mécanisme de crédits à taux réduits pour financer l'investissement productif : les infrastructures et équipements publics, l'emploi et notamment l'emploi industriel, la formation et recherche. **Ce sont bien des dépenses utiles à la croissance qui font jouer un rôle clé à l'investissement public.**

RECHERCHE-INNOVATION – NOUVELLES TECHNOLOGIES

Les enjeux industriels sont extrêmement importants pour l'avenir des transports tout comme la recherche. Rappelons que 48% des biens de production dont a besoin le pays sont importés. Il faut se réapproprié la production des biens dont le pays a besoin.

La France a toujours su innover; dispose d'un capital recherche reconnu dans le monde entier. L'innovation, la recherche doivent être au service du progrès social, du bien-être, du déve-

loppement économique, de l'amélioration des conditions de travail. Innover appelle à des moyens humains et financiers importants à l'opposé des restrictions qui frappent les budgets publics et affectent les conditions de travail des chercheurs. La recherche publique doit être confortée et renforcée. L'innovation et la recherche doivent dynamiser la production industrielle et l'emploi.

- ▶ **Pour la CGT, les capacités d'innovation et de recherche sont vouées à se réduire sans production!** Il en est ainsi des 34 plans industriels dont plusieurs touchent directement les trans-

ports (véhicule 2 litres, véhicule du futur, TGV du futur, métro du futur, avion électrique, navire du futur...) Mais avec quels moyens en terme de capacités industrielles, en terme de recherche, d'innovations technologiques et de niveaux de compétences.

Besoin d'une industrie en proximité permettant de définir en commun les besoins futurs entre les services publics et les filières industrielles. Quelle recherche en matière de nouvelles péniches, de matériel remorqué ferroviaire voyageurs moderne pour remplacer les trains Corails, les trains de nuits, les trains spé-

ciaux, pour de nouveaux matériels ferroviaires marchandises, y compris pour les dessertes urbaines ...

- ▶ **Pour la CGT, il y a besoin de reconstruire des synergies entre les deux filières d'avenir que sont les transports et l'énergie et Alstom par exemple, un des fleurons industriels de la France et faire converger les technologies ou les savoir-faire des salariés concernés. Coopérer, travailler ensemble pour la réussite de nouveaux projets plutôt que de s'opposer dans une concurrence inutile et improductive.**



ENVIRONNEMENT ET SANTÉ

L'enjeu de la mise en œuvre d'une stratégie de santé portée par une démarche de prévention, d'éducation et de promotion du travail et de la santé reste fondamental. Aussi, nous souhaitons au-delà des déclarations d'intention, que le PNSE 3 s'inscrive résolument dans une interaction avec l'ensemble des autres plans : cancers, travail notamment... car ce n'est pas l'accumulation des plans qui fonde une politique, mais bien les complémentarités entre les plans et les moyens affectés qui donnent un sens à une stratégie.

D'autant qu'un des éléments déterminants de ce projet de plan se concentre dans la mise en lumière du concept d'exposome. Une perspective qui nous impose de construire une vision globale et intégrée des expositions des populations. Un progrès qui est un appel à agir sur l'environnement, sur TOUS les environnements dont les situations de travail, de façon efficace et volontaire, en considérant que l'urgence absolue consiste à agir sur les causes environnementales et sociales avérées ou potentielles des pathologies plutôt que sur ses effets. En clair, sortir notre pays de sa culture réparatrice et médicalisée pour tendre à une politique globale du travail et de la santé.

Autre déterminant que la CGT souhaite voir réaffirmer et surtout devenir effectif : le « travailler ensemble » ! Une politique globale, c'est entretenir et développer une culture du partage, d'informations bien sûr, mais plus largement mettre fin à cette tendance du « silo » où tous et chacun tentent de répondre dans l'urgence aux problématiques posées sans prendre le temps de construire des diagnostics partagés regroupant l'ensemble des informations. Et donc faire vivre une démarche décloisonnée où spécialistes et sachants, mais surtout les populations, sont parties prenantes des décisions et des évaluations. Car, aiguillonné par cette prise

de conscience que l'univers de la santé va changer de visage dans les ébranlements en cours, c'est bien l'ensemble des organisations, institutions, universitaires, scientifiques, « préventeurs » et politiques, le monde du travail, le pays dans son entier qui se trouve au cœur de la transformation.

Alors nous devons engager le débat, porté par l'urgence de l'action pour un changement de paradigme. La CGT entend défendre une conception globale de la santé ne dissociant pas santé au travail et santé environnementale, privilégiant les actions de prévention des risques pour la santé et la mise en œuvre de mesures de précaution. Débat et actions qui passent par une élévation de la démocratie dans la cité comme au travail. Cette démocratie passe par des droits. Des droits nouveaux afin de permettre au temps et au lieu du travail une amélioration des conditions de vie professionnelle et de la promotion de la santé au travail. Pour la CGT, le droit à la santé environnementale doit s'appliquer au sein de l'univers du travail comme en dehors. Les CHSCT, dans une forme renouvelée, afin d'être accessibles à tous les travailleurs, devraient pouvoir participer à l'application de ce droit.

L'approche globale de la santé nous ouvre cette nouvelle dynamique, que beaucoup nomme le développement humain durable. La CGT s'inscrit résolument dans cette perspective qui conjugue la réponse aux urgences par des actions prioritaires et des transformations plus profondes qui nécessitent une toute autre politique.

Sur le fond, la CGT s'est pleinement investie depuis le Grenelle de l'environnement dans la lutte contre les pollutions liées à nos modes de production et de consommation en portant des propositions pour les limiter à la source et en donnant aux représentants des salariés

des compétences environnementales nouvelles.

L'accès à un environnement de qualité ne peut en effet être dissocié des conditions de vie et de travail.

Notre organisation souhaite donc que soit prise en compte toutes les sources de pollution ou d'exposition susceptible de concourir à l'altération de la santé ce qui signifie prendre en compte les différentes voies d'exposition à un polluant ou à une nuisance et les interactions entre polluants.

Dans le contexte actuel de réductions dramatiques des budgets publics, la CGT s'interroge donc sur la réalité des orientations gouvernementales concernant un effort important dans le domaine de la recherche, sur la capacité à réaliser des contrôles et à sanctionner les infractions.

LA TABLE RONDE PORTE DONC POUR LA CGT PLUSIEURS EXIGENCES

► Exigences de connaissance des expositions

Afin de mieux mesurer les progrès à accomplir et faire un état de la situation, nous devons insister sur le renforcement de la cartographie et de la traçabilité des risques. Une cartographie précise des expositions et surexpositions environnementales et pour ce qui concerne l'entreprise, une traçabilité des expositions professionnelles à travers des fiches et attestations d'expositions aux produits dangereux doit être établie. Sur les fiches et attestations, nous rappellerons que les nouvelles dispositions réglementaires tournent le dos à cette exigence de connaissance et reconnaissance. Afin de mieux anticiper les risques, l'extension des droits des travailleurs et de leurs organisations syndicales dans l'entreprise reste d'une urgence absolue.

D'autant, que le manque de contrôle sur les produits qui rentrent sur le territoire national directement ou après être passés par un Etat membre de l'Union européenne, notamment par les douanes reste porteur de graves dangers. Il y a un réel besoin de renforcement du contrôle mais aussi des moyens de sanction en cas de non-respect de la réglementation.

► **Exigences de recherche en santé environnement**

Il y a d'un côté la dynamique de la recherche et de l'autre la demande sociale. La recherche doit être indépendante. De notre point de vue, il ne faut surtout pas l'asservir à la demande sociale qui est elle-même soumise au rapport de force. Nous devons mettre la recherche à l'abri de ce rapport de force et des lobbyings.

Par contre, il faut organiser des lieux de rencontre entre cette demande sociale et la recherche. Le COCT a déjà commencé à le faire. En tant qu'organisation syndicale nous avons également expérimenté ce type de rencontre à travers des journées d'études en croisant les deux connaissances et cela a été très fructueux.

La recherche doit aussi s'inspirer des alertes. A ce propos, la CGT demande d'activer et d'améliorer ce qui existe déjà à savoir les CHSCT. La question essentielle est d'élargir ces droits à tous les salariés y compris dans les TPE et PME pour lesquelles la CGT réitéra ses propositions de CHSCT de site ou de zone contenu dans ses revendications pour un dialogue social sur la qualité du travail. De même les enjeux de faire travailler ensemble les unités de recherche restent posés si nous voulons viser l'efficacité et cette approche globale de la santé. Ce travaillé ensemble impose des moyens, ce pourquoi le gouvernement doit revenir de toute urgence sur ces mesures de réduction de crédits de la recherche. Faute de moyens, des programmes sont remis en cause et la transmission des savoirs est compro-

mise. La recherche est d'autant plus importante que les effets sur la santé surviennent souvent longtemps après l'exposition au risque.

Les CHSCT ont un droit d'alerte en cas de danger grave et imminent qui obéit à une procédure précise. L'employeur doit procéder à une enquête et prendre les mesures nécessaires. En cas de divergences, le CHSCT doit être réuni, l'inspecteur du travail informé ainsi que l'agent du service de prévention de la CARSAT. Un nouveau droit d'alerte en matière de risque grave sur la santé publique et l'environnement est issu de la loi du 16 avril 2013. Tous les textes d'application de cette loi n'ont pas encore été pris, ce que la CGT déplore. Mais concernant le CHSCT, le décret prévoit que celui-ci est destinataire des alertes transmises à l'employeur ainsi que des suites données et des saisines du préfet. Il s'agit donc d'une simple information. La CGT demande donc que cette procédure restrictive soit revue.

Les salariés ont le droit de retrait en cas de danger grave et imminent, on doit étudier l'extension de ce droit à l'alerte environnementale.

Une autre alerte existe, concernant les médecins qui ont l'obligation de déclarer les maladies à caractère professionnel, dès qu'ils en ont le soupçon. De nombreux médecins ne connaissent pas cette obligation, alors que c'est un simple formulaire à remplir. On peut étendre cette obligation aux pathologies à caractère environnemental dès que ce soupçon apparaît.

► **Exigences de mesures de prévention collective et prévention individuelle**

La CGT veut insister sur des pollutions particulièrement importantes : pollution de l'air, pollution sonore, la pollution de l'eau avec l'exigence d'en mesurer l'importance, notamment s'agissant du PCB. Il faut intégrer la lutte contre le

bruit sur les lieux de travail qui reste de source de nuisances et de souffrance. La CGT avance plusieurs demandes précises :

Nécessité de faire progresser l'étiquetage informatif sur la toxicité des produits et compréhensible pour toutes et tous.

Retrait des produits les plus dangereux. La CGT est opposée à une simplification qui conduirait à une déréglementation des dispositifs de protection des travailleurs et des populations.

Accroître l'information et la formation des professionnels de santé en premier lieu les médecins concernant les maladies à caractère professionnel.

Les défis de la protection contre l'amiante restent toujours d'actualité aussi rien ne doit venir remettre en cause les stratégies de prévention.

► **Exigences de santé posées par la multiplication des agents cancérigènes probables, suspectés ou avérés**

Cette conférence sera l'occasion de mettre en valeur le travail mené par les organisations de la CGT autour de l'enjeu des gaz toxiques contenus dans les containers. Une démarche d'actions et de propositions qui participe à ce travailler ensemble des acteurs du travail et de la santé prouvant qu'il est possible d'agir pour comprendre et transformer les situations de travail, au bénéfice des salariés et des consommateurs.

Depuis 2010, la CGT, par les douaniers et les dockers du Havre, a donné l'alerte sur les problèmes de gaz et de vapeurs toxiques dans les conteneurs sans aucune réaction des pouvoirs publics. Plusieurs études ont mis en évidence qu'une forte proportion de conteneurs contiennent des gaz ou vapeurs toxiques issus des opérations de fumigation et/ou libérés par les marchandises transportées.

1. Une problématique méconnue qui touche de nombreux métiers dans de nombreux secteurs

Chaque semaine, plus de 90 000 conteneurs transitent par les ports français avec pour conséquence le fait que plusieurs milliers de salariés ouvrent des conteneurs et pénètrent à l'intérieur pour des opérations de contrôle, de déchargement / chargement, de nettoyage, de réparation...

Toutes les filières professionnelles sont concernées. Au-delà du secteur portuaire, l'exposition concerne notamment l'ensemble de la chaîne logistique ainsi que les métiers du commerce. Nos constats sont sans appel, les salariés en bout de chaîne n'ont aucune connaissance des risques et les documents unique d'évaluation des risques professionnels des sociétés qui les emploient ne traitent absolument pas de ces risques spécifiques.

Sur ce point, la CGT revendique l'obligation que soit apposé sur chaque conteneur un logo au format A4 informant des risques de présence de gaz toxiques accompagné d'une instruction sur les mesures à prendre avant l'ouverture. Par ailleurs, la CGT rappelle l'obligation pour les employeurs de former tous les salariés aux risques chimiques et demande aux services de l'État d'en contrôler le respect.

2. Une insuffisance de l'évaluation des risques sur le long terme pour les poly-expositions

Les gaz et vapeurs toxiques des conteneurs auxquels sont exposés les salariés des différents secteurs d'activité ne sont pas les seuls produits chimiques auxquels ceux-ci sont exposés durant la journée, la semaine ou la carrière. Y compris dans les grandes entreprises de la chimie ou de la métallurgie, les effets différés des poly-expositions ne sont pas correctement évalués. D'où

l'importance pour la CGT du suivi post-professionnel.

3. La ventilation forcée et la décontamination active, seules mesures de prévention efficaces !

Compte tenu de la méthode de conception des valeurs limite d'exposition professionnelle, qui ne permet pas la prise en compte des poly-expositions et des difficultés à effectuer des mesures efficaces garantissant l'absence de risque, compte tenu des risques liés à de possibles faux certificats, la CGT revendique l'obligation de ventilation forcée pour tous les conteneurs déchargés sur les ports français. Cette mesure est par ailleurs la seule qui permet de respecter le Code du travail au regard des principes généraux de prévention (article L.4121-1 et suivants), des règles particulières relatives à la prévention du risque chimique (articles R.4412-1 et suivants) et celles relatives aux travaux en espace confiné (articles R.4222-23 et suivants).

Cette ventilation forcée doit être réalisée au plus près des zones de déchargement sauf dans le cas de décontamination active, solution qui garantit une protection des salariés et des consommateurs. Par ailleurs l'ensemble des planchers bois des conteneurs, imprégnés d'agents chimiques relargables dans l'espace confiné, doit être supprimé. En outre, la norme ISO doit être modifiée afin de permettre une ventilation naturelle permanente et le raccordement de la ventilation forcée.

4. Une absence de traçabilité des expositions actuelles et passées.

Plus de 10 ans après les décrets de 2001 et 2003 sur l'obligation de réaliser des fiches d'exposition aux produits CMR et agents chimiques dangereux, plus de 2 ans après l'obligation d'inclure les expositions aux risques chimiques dans les fiches de prévention des expo-

sitions dites de pénibilité, le constat est accablant. Peu d'entreprises remplissent les fiches et leur contenu minimise la réalité des expositions. Sans compter que la traçabilité liée uniquement à des seuils amplifiera cette absence de visibilité.

Sur ce point, la CGT revendique la recherche des accidents liés à la présence des gaz et vapeurs toxiques dans les conteneurs et la création d'une base de données de ces accidents. Elle demande aux services du Ministère du travail d'écrire à toutes les entreprises répertoriées comme pouvant avoir recours à des conteneurs pour rappeler notamment l'obligation de réaliser des fiches d'exposition tant pour la période actuelle que pour la période passée. Les médecins du travail doivent eux aussi être sensibilisés au regard des obligations qui leur incombent pour la rédaction de l'attestation d'exposition (exposition antérieure au 30 janvier 2012 au titre de l'article R4412-58 ancien du code du travail) et des conseils de prévention qu'ils doivent prodiguer.

5. La mise en place d'un suivi médical et la création d'un tableau de maladies professionnelles pour les poly-expositions.

L'ensemble des salariés exposés aux gaz et aux vapeurs toxiques dans les conteneurs doivent pouvoir bénéficier d'un suivi médical de qualité y compris post professionnel. Par ailleurs, la CGT revendique la création d'un tableau de maladies professionnelles relatif aux poly-expositions chimiques.

L'État doit prendre de manière urgente les mesures qui s'imposent pour garantir une protection efficace de tous les travailleurs. Ne reproduisons pas le scandale de l'amiante, appliquons le principe de prévention sans attendre la catastrophe sanitaire !

