



DOSSIERS

- 1 Lyon-Turin, le maillon européen manquant
- 2 20 ans de libéralisation du fret ferroviaire

EN TERRITOIRES

Les activités UIT en PACA et en Pays de la Loire

DOSSIER LYON TURIN 3

DOSSIER Liquidation du fret SNCF, l'opérateur public 9

Limites du forfait mobilités durables 20

SOMMAIRE

- 3 DOSSIER 1 :**
Lyon-Turin
Le maillon européen manquant
pour transférer 1 million de
camions sur les rails !
- 7 RETOUR SUR LE CONGRÈS DE
LA FNSM**
- 9 DOSSIER 2 :**
20 ans de libéralisation du
fret ferroviaire pour liquider
l'opérateur public ?
- 13 LES PORTS ET DOCKS**
La CGT force de proposition
- 15 AVIATION CIVILE :**
Programme Ciel unique
européen
Vers un nouvel acte de
dérégulation
- 17 TERRITOIRES :**
En PACA
Un collectif UIT au service d'un
projet revendicatif régional
- 18 TERRITOIRES :**
L'activité UIT en Pays de la
Loire
- 20 EN PLUS**
Forfait mobilités durables,
limites et enjeux collectifs
- 23 CONTACTS :**
Les UIT en territoires



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 111
CPPAP : 1225 S 06 709
263, rue de Paris-case 571-
93515 Montreuil cedex -
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr
Directeur de la publication :
Hervé GOMET
Conception-réalisation :
Agence Comtown/FMR
Photos et illustrations :
Agence Comtown, IS, DR
Impression :
Rivet Presse Édition- Limoges



DOSSIER 1

LYON - TURIN

LE MAILLON EUROPÉEN MANQUANT

POUR TRANSFÉRER 1 MILLION
DE CAMIONS SUR LES RAILS !



Agnès NATON
Comité régional AURA

Cette liaison ferroviaire transalpine, portée par la CGT, est une réalisation indispensable pour un report modal massif, réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre les pollutions.

LE MAILLON CLÉ DU CORRIDOR MÉDITERRANÉEN

Le premier enjeu du Lyon-Turin est européen, car les infrastructures constitueront un des grands corridors ferroviaires européens pour le fret et les voyageurs, afin de faciliter les échanges nord-sud et est-ouest, en s'affranchissant de la barrière alpine. L'axe Lyon-Turin s'intègre notamment dans le corridor méditerranéen qui concerne 18 % de la population européenne et qui s'étend de Budapest (Hongrie) à Algésiras (sud de l'Espagne), long de 3 000 km, se connectant à 7 autres corridors européens. Dès 1994, cette liaison figurait comme l'un des 14 projets prioritaires européens, confirmé plusieurs fois depuis. Il s'agit donc d'un projet global qui va bien au-delà du tunnel reliant la France et l'Italie.

Avec le contournement de Lyon, et dans le cadre de la démarche de la convention alpine (traité protecteur du massif alpin signé en 1991 par 7 États Alpains et la Communauté européenne visant à limiter les nuisances environnementales et les risques liés au trafic routier), la nécessité de ce projet est largement reconnue.

Pour la CGT, l'enjeu est de gagner un report modal massif de la route vers le rail, avec l'objectif de transporter jusqu'à 40 millions de tonnes chaque année. Le tunnel, construit en 1871, ne peut pas atteindre les standards de sécurité actuels et la modernisation de la ligne historique ne permet pas le développement ferroviaire attendu pour répondre aux défis, ce que confirme une étude de SNCF Réseau. Les 700 millions d'euros qui seront investis pour plusieurs aménagements sur cette ligne participeront au report modal ambitieux attendu avec le Lyon-Turin, mais prétendre qu'ils suffiront constitue un pur mensonge ou une méconnaissance des enjeux et de l'impact négatif pour le développement des TER.



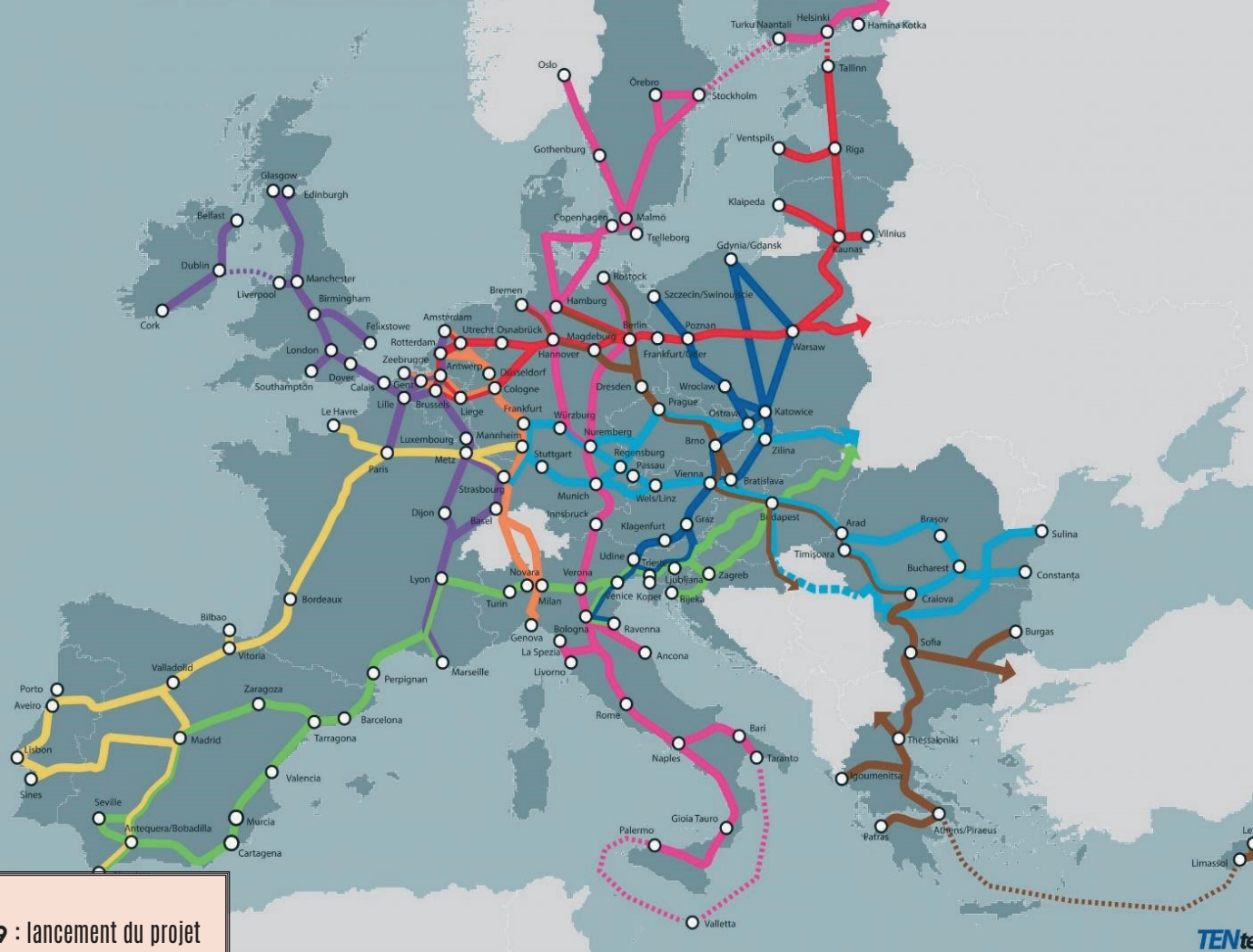
Antoine FATIFA
Comité régional AURA

RÉPONDRE AU DÉFI ENVIRONNEMENTAL

43 millions de tonnes de marchandises franchissent chaque année les Alpes françaises, 3 millions seulement par le train. C'est autant de pollution, d'impact sur le réchauffement climatique, d'encombrements, de conséquences sanitaires auxquels les populations sont directement confrontées.

Personne ne peut contester l'urgence de réduire la pollution dans les vallées alpines, mais la route est toujours privilégiée au ferroviaire, avec des impacts lourds sur la santé des populations, pour la collectivité et le contribuable qui supporte les coûts externes : pollution, nuisances, congestion, atteinte à l'environnement, accidentologie, non-paiement par les utilisateurs des infrastructures (1 000 milliards d'euros par an en Europe, environ 100 milliards en France, dont 98 % générés par le mode routier).

4



TENT

1989 : lancement du projet
2013 : déclaration d'utilité publique
270 KM de lignes (70 % en France)
162 KM de galeries
 (dont 57,5 km pour le tunnel de base)

8 TUNNELIERS
 pour percer les tunnels

2030/2032 :
 mise en service du tunnel de base
26 MILLIARDS D'EUROS :
 coût total du projet (chiffre 2012)
8,6 MILLIARDS D'EUROS :
 coût du tunnel de base (chiffre 2012)

TRAFFIC POIDS LOURDS
 tunnel du Fréjus : +16 % en 2021

700 SALARIÉS
 côté français actuellement
2 À 3 000 SALARIÉS
 par an côté français sur les 5 années
 les plus importantes

300 EMPLOIS durables
LYON À 2 HEURES de Turin
 (4 heures aujourd'hui)

1 MILLION DE CAMIONS EN MOINS
C'EST
3 MILLIONS DE TONNES
DE CO2 EN MOINS

LÉGENDE

- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT/EAST-MEAD
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE

GAGNER UNE AUTRE POLITIQUE DES TRANSPORTS

La liaison transalpine n'a de sens que si elle est accompagnée d'une autre politique des transports et de moyens pour la mettre en œuvre, avec l'objectif d'améliorer la qualité de service pour un transport plus fiable et performant en temps de parcours, en sécurité et en capacité.

L'exemple de la Suisse est édifiant : la part modale du fret ferroviaire a atteint, début 2021, le chiffre de 35 %, 4 fois plus qu'en France ! En s'attaquant au tout routier, avec une contribution spécifique (écotaxe), en multipliant les contrôles des camions pour faire respecter les règles sociales et la sécurité, et surtout avec une volonté politique, les Suisses y sont parvenus.

Lors des contrôles, les forces de l'ordre suisses notent un fort taux de non-conformité sociale et/ou des véhicules. Pourquoi cela n'est-il pas fait en France, malgré nos demandes récurrentes auprès des autorités ?

En France, la part modale du fret ferroviaire est passée de 26 % en 1984 à 10 % en 2021 (dont 5 % seulement pour la SNCF). C'est le résultat des nombreux plans Fret mis en place depuis 25 ans. L'annonce de Farandou de doubler cette part d'ici 2030 est un nouveau coup de com. Cet objectif est incompatible avec la politique de démantèlement du système ferroviaire, de la SNCF et la casse des droits des cheminots dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, alors qu'une nouvelle réforme ferroviaire, encore plus dévastatrice, se prépare en lien avec le dernier rapport du Sénat.

UN ENGAGEMENT SANS FAILLE DE LA CGT

Aux niveaux confédéral, fédéral, régional et local, la CGT est engagée depuis 1989 en faveur de cette liaison. Grâce à notre action, des modifications de tracés, de priorités et de traitement social ont été obtenues. Avec les écologistes de l'époque, nous avons contribué à dédier prioritairement cette nouvelle infrastructure au fret.



LYON - TURIN

UN ENGAGEMENT SANS FAILLE DE LA CGT



ENSEMBLE

ON PEUT Y ARRIVER !

La CGT a été attentive à la démocratie en organisant de nombreux débats ou colloques, y compris avec nos contradicteurs.

Nous avons également travaillé avec nos camarades italiens dans le cadre du Conseil syndical interrégional (CSIR) Alpes - Arc Lémanique qui réunit l'ensemble des organisations syndicales membre de la Confédération européenne des syndicats (le Piémont, le Val d'Aoste, la Suisse et la région Auvergne-Rhône-Alpes), en portant, entre autres, l'idée d'une procédure grand chantier et un CHSCT transfrontalier.

Lors du dernier colloque organisé par le CSIR à Saint-Jean-de-Maurienne en février 2018, les 120 responsables syndicaux français et italiens présents ont adopté un manifeste réaffirmant leur soutien transnational au Lyon-Turin ferroviaire. Avec les syndicats italiens, notamment la CGIL (Confédération générale italienne du travail), nous avons œuvré pour la mise en place d'un protocole social pour le chantier.

Côté français, malgré la mise en place d'un collectif CGT en Maurienne regroupant les professions concernées, nous avons du mal à négocier des accords dans les entreprises, mais nous restons vigilants sur les conditions sociales et de sécurité des salariés, notamment dans le cadre du comité de suivi que nous avons obtenu et qui réunit tous les acteurs. Cela nous permet de faire le point tant sur les questions sociales, les salariés détachés, le respect de la réglementation, la sécurité, les nuisances, le logement, les retombées sur le territoire.

Le 17 février 2022, une délégation de la CGT (Confédération, Fédération des cheminots, UIT, comité régional, Conseil économique, social et environnemental régional [CESER], secteurs de cheminots) s'est rendue sur le chantier du Lyon-Turin pour constater l'avancement des travaux. C'était aussi l'occasion pour nous de réaffirmer notre positionnement favorable pour cette liaison ferroviaire avec la réalisation concomitante de toutes les voies d'accès au tunnel de base dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2013.

À quoi servirait un tunnel acceptant plusieurs dizaines de millions de tonnes de fret s'il est accessible par des voies supportant autour de 10 millions de tonnes quand, dans le même temps, les Italiens confirment leur engagement de pouvoir faire passer 20 millions de tonnes de fret à l'horizon 2031 ? Faire passer ces trains par Chambéry, comme certains le défendent, est inconcevable et insupportable pour les riverains, et techniquement impossible.

La CGT a toujours été favorable à la réalisation à terme de l'ensemble du projet. Il faut absolument engager par étapes les travaux en priorisant le fret et l'amélioration du temps de trajet entre Lyon et Chambéry. Cela passe par le contournement lyonnais (CFAL) pour prioriser le fret, par la réalisation des tunnels sous Chartreuse et sous Belledonne et, dans le même temps, améliorer le temps de parcours des voyageurs en construisant le tunnel de Dullin - l'Épine.

RESTER VIGILANTS ET OFFENSIFS

Ratifié en 2022 par la France et l'Italie, le traité de coopération historique du Quirinal insiste sur « l'intérêt stratégique du développement coordonné et durable de la mobilité ferroviaire transalpine ». Les propositions sur le Lyon-Turin formulées par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans son rapport consultatif sont en contradiction avec cette ambition majeure. Clé de voûte de la liaison ferroviaire européenne, le tunnel de 57,5 km en cours de creusement sous les Alpes est irréversible et sera livré à l'horizon 2032. En toute logique, l'Italie a pris les décisions pour livrer ses voies d'accès à l'ouvrage en même temps.

En proposant de repousser au-delà de 2045 la mise en service des voies d'accès françaises et en privilégiant durablement la ligne historique Dijon-Modane, le COI met sérieusement en péril le succès de la plus grande infrastructure européenne de mobilité bas carbone pour les voyageurs et les marchandises. Le plus long tunnel ferroviaire du monde, destiné à relier l'est et l'ouest de l'Europe, peut-il raisonnablement ne pas avoir de voies d'accès à la hauteur côté français ?

La France ne peut se permettre de rater ce rendez-vous historique. Elle doit être à la hauteur de ses responsabilités, de ses engagements internationaux, de sa volonté de réindustrialisation, et du défi climatique.

La CGT rappelle que la pollution aux particules fines tue plus de 40 000 personnes en France, dont 140 personnes chaque année dans les vallées de la Tarentaise et de la Maurienne, ce qui en fait le facteur de risque environnemental numéro un en termes de maladies et de décès prématurés.

Lutter contre le réchauffement climatique et la pollution, pour le développement du fret ferroviaire et du transport collectif par rail, faire payer à chaque mode de transport ses justes coûts, assurer le développement du TER sur notre région, sur tous ces sujets, notre mobilisation est essentielle.

LE CONGRÈS DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES



Pierrick SAMSON
Secrétaire Général FNSM CGT

La Fédération nationale des syndicats maritimes (FNSM) a tenu son congrès les 17, 18 et 19 mai 2023 à Ambleteuse, en région Hauts-de-France. Il s'est conclu par la réélection du secrétaire général, Pierrick Samson.

Les débats ont été consacrés à la lutte organisée dans les ports contre la réforme des retraites du gouvernement Macron, lutte inégalement menée dans l'ensemble de nos façades maritimes et nos départements et territoires d'outre-mer.

Concernant les mobilisations contre la réforme des retraites, elles ont été très différentes d'un port à l'autre et d'une branche à l'autre... Le gouvernement s'est empressé d'annoncer que notre régime ne serait pas touché par cette réforme !

La défense des conquises sociales a pris une large part dans les interventions pour permettre de combattre ce qu'il nous reste de droits sociaux constamment attaqués.

Les camarades présents au congrès, avec les mandats de leurs syndicats, ont adopté une nouvelle feuille de route qui sera la boussole de la fédération pour les prochaines années. Ainsi, nous faisons du combat contre le dumping social une priorité qui, malgré le vote récent d'une loi censée limiter le recours à la compétition entre salariés de tous les pays, favorise toujours le patronat au détriment du salariat.

Nous avons proposé plusieurs amendements lors de l'examen de cette loi à l'Assemblée nationale et au Sénat. Une grande partie a été retenue, mais celui qui consistait à rémunérer les marins en congés, et en limitant la durée d'embarquement, a été retoqué par la majorité libérale qui sévit au Parlement.

LE CONGRÈS



Contre le dumping social, il y a urgence. Nous devons imposer nos revendications et continuer le travail entamé il y a déjà un bon moment avec, notamment, la coordination ferries. Sur ce sujet, environ 3 000 emplois de marins français sont en jeu, sans compter les emplois indirects !

Le rapprochement des branches professionnelles est un autre sujet pour lequel la fédération est à l'œuvre. La direction générale du Travail (DGT) veut rapprocher nos cinq branches mais est incapable de répondre à nos questions sur les spécificités de nos métiers ! Nous serons à l'offensive pour imposer nos revendications.

La défense de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) : notre caisse maladie/retraite a déjà subi de gros bouleversements. Dernièrement, l'indemnité de nourriture en maladie ou accident de travail a été supprimée ! Certains marins perdent jusqu'à 400 euros par mois. Pour l'instant, ni les armateurs ni les prévoyances ne prennent les relais. Là aussi, nous faisons de ce sujet un élément revendicatif fort.

Notre travail porte également sur les nouvelles technologies, en particulier les drones maritimes et les navires autonomes, destructeurs d'emplois, alors que le gouvernement nous rabâche vouloir en créer !

Le décret sur l'assurance chômage : après la saison, certains marins se retrouvent au RSA faute d'avoir travaillé assez d'heures, les congés étant payés dans les salaires mensuels au lieu de l'être en fin de contrat.

D'ailleurs, la bataille continue sur les salaires, notamment pour la branche personnels d'exécution à Armateurs de France.

La grille n'ayant pas évolué depuis 2013, les trois dernières lignes sont en dessous du SMIC. Sous la menace, ils nous proposent un groupe de travail à partir de ce début juillet, sans pour autant rajouter les 15 % environ de retard depuis 10 ans. Seules les branches Aperma (association professionnelle des entreprises de remorquage maritime) et GASPE (groupement des armateurs de services de passages d'eau) tirent leur épingle du jeu.

Sans oublier les pensionnés et veuves qui travaillent sur le dossier amiante pour faire reconnaître la faute inexcusable ainsi que sur la pension d'invalidité pour maladie professionnelle (PIMP). Il n'y a eu qu'une augmentation très limitée de leur pouvoir d'achat du fait de l'absence de retraite complémentaire AGIRC-ARRCO et de l'alignement sur l'augmentation dont bénéficie le régime général et non sur le salaire forfaitaire.

D'un point de vue sectoriel, à la pêche, la bataille est très rude avec la baisse régulière des quotas, les licences non renouvelées à cause du Brexit, le prix du carburant, les chalutiers hauturiers, qui pêchent en une journée ce qu'un pêcheur artisan pêche en plusieurs mois, le manque de marins, les zones de pêche qui sont réduites et les associations qui prônent l'interdiction de capture de certaines espèces, et les bateaux, même récents, qui sont désarmés (90 fin juin) et partent à la casse.

De la même manière, la mise en service à l'intérieur du port du Havre d'un méthanier regazéificateur pour le second trimestre, sans aucune concertation, est combattue. Le contrat a été attribué à Total sans appel d'offres, pourtant obligatoire, passant au-dessus des instances portuaires et préfectorales.

Nous avons refusé que ce méthanier entre au port sous pavillon norvégien, second registre, faisant valoir le décret du pavillon d'accueil et l'obligation du pavillon français premier registre et la loi sur la flotte stratégique. Le ministère nous propose, lui, le pavillon RIF (registre international français) qui est classé pavillon de complaisance par l'ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport).

Bien sûr, nous devons toujours travailler sur le pavillon français premier registre, l'emploi des marins, la formation initiale, la flotte stratégique, les énergies marines renouvelables (EMR), le niveau de nos salaires forfaitaires, etc.

Nous travaillons tous ces sujets brûlants avec la Fédération des officiers de la marine marchande, ce qui nous permet d'avancer positivement et efficacement.

Nous avons aussi pris l'engagement de travailler autrement au sein de notre Fédération pour être plus efficaces et en continuer son redressement.

Voilà la feuille de route de la Fédération pour le prochain mandat, celle-ci n'est pas exhaustive. Il nous faudra travailler également sur notre outil syndical car, le syndicat, c'est d'abord tous les syndiqués, dans les différents armements, ce qui a été parfois oublié ces derniers temps.

Je tiens à remercier chaleureusement les camarades pour toutes ces années passées au service de la Fédération et souligner les quelques changements dans les différentes responsabilités de celle-ci. Au Havre, Patrick Laurans passe la main à Yannick Raimondeau, à Bordeaux, Patrice Bahougne à Jérémie Monguillot, le Grand Ouest, Stéphane Leverger à Philippe

FRET FERROVIAIRE

20 ANS DE LIBÉRALISATION DU FRET FERROVIAIRE POUR LIQUIDER L'OPÉRATEUR PUBLIC ?



Lemonnier, La Réunion, Jack Rica à Laurent Mace et aux sédentaires, Jean-François Simmarano à Olivier Meral.

Je n'oublie pas non plus mes camarades coordinateurs. Gaël Bige n'a pas renouvelé son mandat car il doit partir à la retraite prochainement, et une pensée toute particulière à notre camarade Jean-Pierre Famery qui lutte contre la maladie. Je lui souhaite bon courage et j'espère qu'il sera rapidement parmi nous.



Hervé GOMET
Secrétaire général de l'UIT CGT

Les différents paquets ferroviaires dictés par Bruxelles, dans le cadre de la libéralisation du secteur ferroviaire, ont guidé l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en général, dont Fret SNCF.

Le fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis 20 ans.

Différents plans dits de « relance » (2003, 2007, 2009, 2011, 2016...), basés sur la dérégulation et la baisse des coûts, n'ont engendré que des restructurations lourdes de Fret SNCF affaiblissant de fait l'outil de production par la fermeture de gares de triages Fret, de tri à la gravité, par l'abandon du wagon isolé et d'infrastructures ferroviaires, engendrant des suppressions d'installations terminales embranchées, et sacrifiant plus de 10 000 emplois.

Le 18 janvier dernier, la Commission européenne a déclenché officiellement une procédure contre l'État. Celle-ci couvrait depuis plusieurs années, mais a été volontairement cachée par le gouvernement et la direction de la SNCF. Cette procédure est ouverte pour distorsion de concurrence et aides illicites à un opérateur ferroviaire public.

Suite page 10

FRET FERROVIAIRE : 20 ANS DE LIBÉRALISATION POUR LI



La Commission européenne reproche à l'État d'avoir favorisé économiquement Fret SNCF sur la période 2006-2019 par l'octroi d'aides financières provenant du Groupe SNCF.

Considérant que l'entreprise appartient à l'État, celui-ci est sommé de récupérer auprès de Fret SNCF l'équivalent de 5,3 milliards d'euros. Le ministre des Transports a donc initié, avec la direction du Groupe SNCF, une médiation avec la Commission européenne pour trouver un accord garantissant le non-recouvrement de cette somme.

Bien sûr, la Commission européenne pourrait conclure que les mesures concernées ne constituent pas des aides d'État incompatibles avec les règles de droit européen, ce qui mettrait fin à la procédure, sans conséquence.

Ce n'est pas le scénario visiblement privilégié par le ministère et par la direction de Fret SNCF qui, anticipant une décision défavorable, se préparent à renoncer à une partie conséquente de l'activité de Fret SNCF et à créer une nouvelle structure juridique pour que la Commission conclue à une transformation majeure de l'entreprise, et donc à la discontinuité.

Loin des discours de façade et des bonnes intentions affichées lors des sommets internationaux, cette procédure pourrait conduire à une faillite du transport ferroviaire de marchandises en France en portant un coup fatal à l'opérateur public, avec de nouvelles suppressions massives d'emplois et un nouveau report des trafics ferroviaires sur la route.

Cet accord, négocié en catimini depuis juillet 2022, acte la liquidation de l'entreprise publique historique au 31 décembre 2023 et l'abandon de 30 % des trafics opérés par Fret SNCF au profit d'opérateurs privés, avec interdiction de les reconquérir pour une période de 10 ans. Afin de satisfaire les intérêts du « marché », Fret SNCF devra céder 62 de ses locomotives et la plateforme logistique de Saint-Priest à des opérateurs ferroviaires privés. Deux entreprises de droit privé vont être créées en lieu et place de l'entreprise publique et les cheminots se verront transférés dans celles-ci avec, au passage, 500 suppressions d'emplois et l'ouverture au capital des deux sociétés.

Cet accord, qui ressemble davantage à un « diktat » qu'à un compromis, est à rebours des engagements de la France. Au moment de répondre aux défis climatiques, le gouvernement Borne et son ministre Clément Beaune font le choix de la soumission aux intérêts capitalistes représentés par la Commission européenne.

Le report modal de la route vers le rail, la dépollution de notre environnement, la décarbonation de nos transports passent après les règles du néolibéralisme, de la concurrence faussée, des profits, de la finance.

De 2002 à 2018, les volumes transportés par le train sont passés de 50 milliards de tonnes/km (GTK) à seulement 33 GTK. Pour chaque tonne abandonnée ou perdue par la SNCF, la moitié est allée directement à la route. En effet, il persiste une distorsion de concurrence avec le mode routier qui fait supporter ses coûts à la collectivité (infrastructures, pollution...) et qui conduit les marchés à choisir le moins-disant social et environnemental.

La part modale du transport ferroviaire sur l'ensemble des marchandises transportées en France est passée de 14,6 % en 2002 à 10 % en 2021, Fret SNCF ayant perdu plus de 10 000 emplois sur la même période ! L'affaiblissement du service public de transport ferroviaire des marchandises n'a donc pas été compensé par le marché et n'a pas été utile à la collectivité !

Le train est pourtant un outil vital d'aménagement du territoire, favorisant l'implantation et la création d'activités économiques ou, au contraire, les fragilisant (fermeture de lignes). La relance du Fret SNCF redonnerait de la vigueur à l'industrie ferroviaire, et donc à l'emploi.

L'impact du transport sur l'environnement est considérable. Il est, à lui seul, responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre et la principale cause de pollution devant l'industrie (26 %), l'agriculture (19 %) et l'énergie (11 %). Les poids lourds de transport de marchandises émettent 21,3 % des gaz à effet de serre, alors que les trains n'en émettent que 0,4 % (marchandises et voyageurs).

Si, dans le transport des marchandises, la part du train était aujourd'hui de 25 % au lieu de 10 %, la France diminuerait ses émissions de CO2 de 5 milliards de tonnes. Le fret ferroviaire est en effet 20 fois moins polluant que les poids lourds !

Le routier ne supporte pas le coût de l'infrastructure quand le ferroviaire paye des péages pour faire circuler un train. La congestion routière, l'accidentologie, les maladies dues à la pollution engendrent près de 100 milliards de coûts supplémentaires pour la société (hospitalisations, suivis médicaux...).

QUIDER L'OPÉRATEUR PUBLIC ?



Nous avons besoin des trains pour transporter les marchandises, comme nous avons besoin du transport fluvial et, seulement pour les derniers kilomètres, du transport routier. Pour la relance du transport de marchandises par le fer, la CGT formule 13 propositions qui sont autant de révolutions pour répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

AINSI, NOUS PROPOSONS QUE :

🔗 L'État engage des mesures de prévention sur chaque externalité négative (congestion routière, accidentologie, maladies suite à pollution, pollution...) du transport pour en réduire l'impact et contribuer à réorienter les flux sur les modes les plus vertueux.

🔗 L'État légifère pour que la SAS Fret intègre la SA Voyageurs. Cela favorisera la mutualisation des moyens humains et matériels entre les activités.

🔗 L'État assigne à ces grands logisticiens un rôle dans l'effort national pour l'environnement, en leur imposant un pourcentage minimal d'utilisation du mode ferroviaire correspondant aux objectifs (25 % de part modale en 2050).

🔗 SNCF Réseau change de stratégie industrielle et réalise les travaux d'entretien et de régénération du réseau. Un plan d'investissement spécifique pour le fret doit être établi pour régénérer les triages avec tri à la gravité, les voies, les installations.

🔗 Un objectif de 25 % de part modale pour le ferroviaire à horizon 2050 avec une stratégie en trois phases :

* La reconstitution (2021-2030) : l'objectif est de retrouver le volume transporté en 2000 (55 milliards de tonnes/km), en réactivant et régénérant les installations existantes et en reconstituant des effectifs et des organisations de production adaptées.

* L'accélération (2031-2040), avec l'aboutissement des projets lancés dans la phase précédente (infrastructures, nouveau matériel). Un développement massif des volumes par la création de dessertes nouvelles. Cela pourrait nous faire passer de 55 à 110 GTK transportées).

* La consolidation (2041-2050) : la dynamique de développement donnera de nouveaux moyens et permettra de renforcer les flux sur les dessertes créées précédemment (passage de 110 à 144 GTK).

🔗 Des subventions dédiées (partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques - TICPE -, contribution des autoroutes et leur nationalisation), tout ceci devant être sanctuarisé dans un budget de programmation ferroviaire d'ici à 2050.

🔗 Un plan d'investissement pour le matériel roulant et les capacités d'entretien soit lancé afin d'anticiper sur les besoins liés aux objectifs de développement des volumes. Un plan de création d'emplois.

🔗 Un effort massif de relance du lotissement (wagons isolés) avec la recreation d'un maillage complet d'embranchements, de gares Fret et de triages avec les emplois adéquats. Création d'une force commerciale qui reconquiert des trafics.

🔗 La définition d'un schéma d'accès au transport ferroviaire qui garantisse, pour chaque département, la proximité avec un triage, un terminal de transport combiné et un corridor fret. Faire le lien avec une politique de relocalisation d'industries stratégiques ciblées qui fasse l'objet d'un volet desserte ferroviaire et aménagement du territoire.

🔗 Une analyse poussée des flux opérés par les 19 marchés d'intérêt national (MIN) et les 7 grands ports nationaux (GPN) entre eux et avec les zones de production ou de consommation, afin d'établir un plan spécifique de desserte ferroviaire.

🔗 Pour capter de nouveaux marchés, le lancement d'un vaste programme de recherche et développement (soutenu par les budgets européens dédiés à cela), pour concevoir de nouveaux types de matériel (wagons adaptés aux contraintes des produits transportés (température, dimensions, manutention) : déchets, matières dangereuses...

🔗 Une modification de gouvernance pour que Geodis puisse fournir des solutions complémentaires au train dans une stratégie multimodale. Réintégration des filiales de transport combiné pour mieux intégrer ce produit dans l'offre globale. Développement des plateformes multimodales.

🔗 Une coopération forte et le lancement de programme de recherche grande vitesse pour les marchandises, tram-train fret.

🔗 Des droits sociaux de haut niveau pour l'ensemble de la branche.

🔗 Une coopération entre opérateurs à l'échelle internationale.

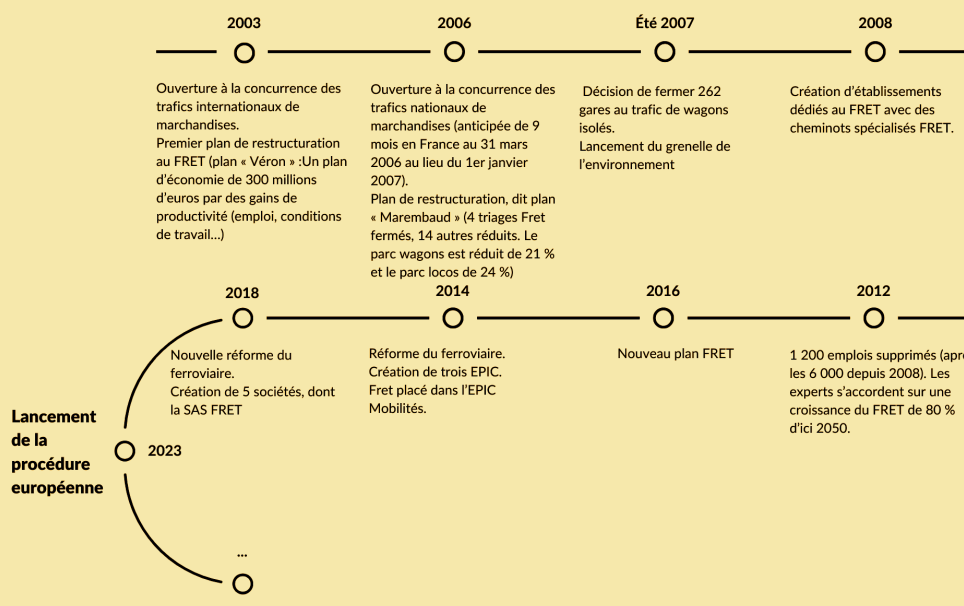
Depuis l'ouverture à la concurrence du fret, 2 800 installations ferroviaires dédiées au fret ont été démantelées. Il s'agit notamment de gares, de triages, de kilomètres de voies ferrées, d'installations embranchées aux entreprises...

Ces installations manquent cruellement à la relance du fret ferroviaire et à l'atteinte des objectifs de report modal.

À l'appui du travail engagé par les élus CGT du CSE Fret SNCF, les syndicats CGT cheminots et la fédération, du niveau local au niveau européen, nous avons déjà démontré les collusions et les complicités entre l'État, la SNCF et la Commission européenne. Une commission d'enquête parlementaire à l'initiative du groupe communiste à l'Assemblée nationale, l'audition prochaine des élus du CSE Fret SNCF par la Commission européenne et la saisie du Conseil économique et social européen sont des démarches institutionnelles d'ores et déjà initiées.

Les démarches et interpellations couplées aux initiatives revendicatives sur tout le territoire avec des rassemblements et grèves cet été permettront l'élévation du rapport de force pour réussir une semaine d'actions en septembre, pour contraindre la SNCF et l'État à stopper leur projet de liquidation de Fret SNCF.

LES DATES CLÉS DES 20 DERNIÈRES ANNÉES



LA PART MODALE DU FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EST LA SUIVANTE :

Environ 10 % des marchandises en France sont transportées par le fer, 89 % par la route et 1 % par l'aérien et le fluvial. Sur 100 marchandises, seules 10 le sont par le ferroviaire. Pour comparaison, en Allemagne, c'est 18, en Autriche 32 et en Suisse, 35.

De 2002 à 2018, le nombre de GTK transportées est passé de 50 à 33 milliards.

En 2000, le wagon isolé représentait 20 GTK sur les 55 GTK assurées par le fret SNCF.

Fret SNCF transporte à lui seul 50 % des marchandises en France. Le groupe SNCF détient 4 filiales de fret ferroviaire : Captrain France (ex VFLI), Naviland Cargo (transport combiné), VILA (autoroutes ferroviaires), Fret Forwardis (commissionnaire de transport).

Ces 4 opérateurs appartiennent au Groupe SNCF et sont rassemblés dans Rail Logistique Europe (RLE), ils représentent un peu plus de 20 % de parts de marché.

Les autres opérateurs représentent le volume de trafics restants :

- Euro Cargo Rail (ECR, filiale de la DB) 12 %,
- Europorte, filiale de Gent Link (Belgique qui est actionnaire d'Eurotunnel) 6 %,
- Regiorail (actionnaire RATP Dev) 3 % du marché.

EMPLOI

Plus de 10 000 emplois ont été supprimés chez Fret SNCF depuis l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France en 2006. Aujourd'hui, il reste 5 000 cheminots à Fret SNCF, ce qui équivaut à la suppression de 600 emplois chaque année, soit une grosse usine par an, type Continental à Amiens.

FINANCIER

Depuis 2 ans, Fret SNCF a équilibré ses comptes. Les derniers exercices démontrent un résultat net excédentaire de 2 millions d'euros.

LA ROUTE PRIVILÉGIÉE PAR RAPPORT AU RAIL

Les investissements dans le ferroviaire n'ont jamais été du même niveau que pour le routier.

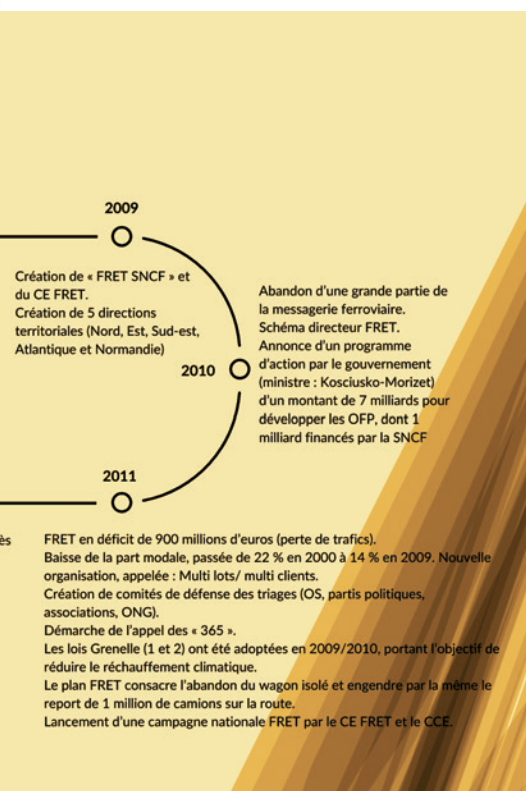
Depuis 30 ans, les investissements dans le routier ont dépassé les 10 milliards par an ; ceux du réseau ferroviaire n'ont jamais atteint 3 milliards par an.

Entre 1995 et 2013, le réseau ferré a été réduit de 6 % tandis que la longueur totale du réseau routier augmentait de 11 %.

Le nombre de kilomètres de route (hors domaines et territoires d'outre-mer) est passé de 963 451 en 1996 à 1 092 913 en 2016. Le nombre de kilomètres de voies ferrées exploitées par la SNCF est passé de 31 852 en 1996 à moins de 27 000 en 2022 (près de 5 000 km perdus).

LES PORTS ET DOCKS

LA FÉDÉRATION NATIONALE DES PORTS & DOCKS LA CGT RÉACTUALISE SON DOCUMENT



PENDANT QUE LE
GOUVERNEMENT
SOUFFLE LE
SHOW
MAINTENONS LE
TRANSPORT DE
MARCHANDISES AU
FRET
SNCF D'UTILITÉ
PUBLIQUE



Tony HAUTOIS
Secrétaire général



Serge COUTOURIS
Secrétaire général adjoint

La Fédération nationale des ports et docks CGT réactualise son document et voit son analyse confortée par la situation générale des ports français.

En 2017, la Fédération nationale des ports et docks CGT avait publié un nouveau document « Relance des ports français, de la parole aux actes : l'urgence ». Celui-ci avait l'ambition de dresser un constat sans détour des difficultés que rencontraient les ports français.

Pour rappel, nous pointions alors :

► L'échec du politique : malgré les réformes libérales de 1992, 2004 et 2008 (mises en place et déployées au nom de la « compétitivité et de la relance ») les ports français ne se sont pas davantage développés ;

► L'absence d'un « État stratège » se traduisant, notamment, par un investissement insuffisant dans les ports ;

► Le déficit de vision à long terme des ports (grands ports maritimes - GPM - et ports décentralisés).

Notre document formulait la chose de la manière suivante :

« Nos ports français restent décrochés en termes de part de marché, la France ne dispose pas d'une véritable stratégie pour nos ports, la concurrence entre les ports d'un même territoire est réelle, l'investissement est insuffisant. »

Suite page 14

LA FÉDÉRATION VOIT SON ANALYSE CONFORTÉE PAR LA SITUATION GÉNÉRALE DES PORTS FRANÇAIS.

Récemment, nous avons souhaité compléter nos analyses :

➡ Parce qu'il est essentiel de détordre la réalité de certains constats qui déboucheraient systématiquement sur la nécessité d'une plus grande dérégulation, d'une plus forte libéralisation de nos activités et d'une casse sociale par la remise en cause de nos accords sociaux ;

➡ Parce qu'il est essentiel également de resituer le rôle d'un port dans une vision plus grande et plus ambitieuse que la seule logique comptable entretenue depuis plusieurs décennies ;

La Fédération nationale des ports et docks CGT formule quelques points d'analyse dans une logique de prise en compte plus grande des ports français au service (exclusif) de l'intérêt général, au service de l'attractivité des métiers et des emplois portuaires, au service du développement des activités et de la chaîne logistique.

LES PORTS FRANÇAIS SONT UN OUTIL STRATÉGIQUE DE LA NATION AU SERVICE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

La récente crise sanitaire puis la guerre en Ukraine nécessitent de repositionner le port, les ports français, dans une réflexion plus large.

Quels rôles des ports dans la chaîne d'approvisionnement logistique ? Dans l'économie du pays ? Dans l'indépendance énergétique de la France ? Dans les aménagements du territoire ? Dans la sécurité et la souveraineté alimentaire ?

Malheureusement, ces sujets ne sont que trop rarement abordés en tant que tels alors que les ports et leurs travailleurs (portuaires, dockers, marins, officiers,

douaniers, etc.) ont fait la démonstration de leur utilité au plus fort de ces crises, au plus fort des confinements.

Pour la Fédération nationale des ports et docks CGT, il est donc urgent de renforcer ce diagnostic et décliner, territoire par territoire, ces coordinations entre acteurs publics et privés, afin que les installations portuaires puissent être davantage organisées et coordonnées avec les installations ferroviaires et fluviales d'une part, avec les plateformes logistiques d'autre part.

Les transformations industrielles ont été nombreuses, les réglementations et l'évolution des territoires également. La conteneurisation des marchandises, accélérée ces trente dernières années, fut également un marqueur important de la transformation de la logistique et des chaînes d'approvisionnement. Les ouvriers dockers, les travailleurs portuaires ont toujours su s'adapter pour faire face à ces transformations.

Pour autant, nous restons opposés à ce que les « transitions punitives » présentées aujourd'hui ne soient qu'un prétexte pour accélérer la déshumanisation des ports et des activités portuaires.

Nous déplorons l'absence « d'État stratégie » dans la gestion des ports français. Cette absence récurrente de stratégie est à l'origine des constats que nous formulons régulièrement :

➡ Des infrastructures et matériels nécessitant d'être rajeunis, modernisés ou transformés, à la fois dans les installations lourdes et dans l'outillage ;

➡ Des investissements insuffisants, y compris dans le cadre du plan de relance, où les ports français ne bénéficiaient que de 200 M€ (sur les 7,2 Md€ dédiés aux « mobilités ») soit moins de 3 % de l'enveloppe globale.

➡ Une absence d'articulation de l'ensemble de nos ports, renforçant de fait l'approche concurrentielle au détriment de l'approche de complémentarité, y compris au sein d'un même territoire ;

➡ Une incapacité à penser la « multimodalité », pourtant déterminant essentiel de la performance globale d'un port ;

➡ Une vision court-termiste et centrée sur les indicateurs financiers alors qu'il est démontré régulièrement les faibles taux d'endettement des ports, les solides capacités financières, etc.

LA COMPLÉMENTARITÉ NATIONALE PLUTÔT QUE LA CONCURRENCE

Il est urgent de poser le diagnostic des ports décentralisés. En Normandie, en Bretagne, en Aquitaine ou en Méditerranée, les ports décentralisés sont trop souvent fragilisés par l'absence de vision nationale et cohérente des ports, à la trop grande limitation des moyens d'investissement, à des schémas de gestion, comme les délégations de service public à des entreprises privées, elles-mêmes en proie parfois à la tentation de productivité toujours plus grande pour satisfaire les exigences de leurs actionnaires. À rebours du développement libéral de nos ports, nous revendiquons :

➡ La complémentarité des places portuaires comme facteur de développement ;

➡ L'internalisation ou la réinternalisation des tâches et des missions essentielles ;

➡ La sanctuarisation des missions régaliennes : sûreté, dragage, etc. dans une logique de péréquation des ressources au service des ports utilisateurs.

Pour ce faire, la Fédération nationale des ports et docks CGT réclame un plan de 10 Md€ d'investissements publics.

PROGRAMME CIEL UNIQUE EUROPÉEN

Vers un nouvel acte de DÉRÉGULATION

En plus de leur fonction régalienne, les ports doivent investir plus fortement dans les infrastructures, dans l'outil industrialoportuaire. Une part des ressources générées par les activités portuaires (comme les dividendes remontés à l'État) doit être utilisée dans l'investissement.

De même, l'État et les collectivités doivent également amplifier leurs investissements via des fonds dédiés dans les ports en renforçant les contrats de plan État-Région (CPER).

UNE GOUVERNANCE STABLE ET UN MODÈLE DE GESTION PUBLIC

La Fédération nationale des ports et docks CGT revendique une stabilité des modèles publics. Ce n'est pas le statut juridique qui est à l'origine des défaillances pointées, mais l'absence d'une vision claire et de long terme. Dès lors, tant pour les GPM que pour les ports décentralisés, nous revendiquons le maintien d'une gouvernance publique, au service de l'intérêt national.

DES PORTS MAILLÉS ET QUI S'INSCRIVENT DANS LA STRATÉGIE DE REPORT MODAL : 30 % DE MARCHANDISES PAR LES FLEUVES ET LE FER, C'EST POSSIBLE.

Nous nous inscrivons dans la volonté de renforcer les modes fluviaux, ferroviaires et routiers de telle manière à ce qu'ils deviennent déterminants dans le pré et le post-acheminement.

Avec les acteurs de ces secteurs, notre Fédération revendique un plan de développement de ces modes en renforçant davantage les interconnexions, en étant plus prescriptifs à l'égard des logisticiens qui peuvent faire et défaire trop facilement un territoire.

De plus, une véritable stratégie de report modal permettrait à l'ensemble des ports français d'être connectés aux différents corridors européens (RTE-T), qui ne doivent pas être des outils de mise en concurrence entre les territoires, entre les ports mais, au contraire, un levier de développement économique et social important.



Jean-Marie TOP
Union syndicale
de l'aviation civile CGT

La Commission européenne, soucieuse de développer le transport aérien, a défini le programme Ciel unique européen (CUE) qui se donne l'objectif de permettre à l'espace aérien européen d'accueillir davantage de trafic, tout en réduisant les coûts et en améliorant la performance.

L'objectif du CUE est de favoriser le développement de l'aviation commerciale en Europe, actuellement freiné par l'encombrement de l'espace aérien et par les coûts jugés excessifs de certains services associés, comme le contrôle aérien et la météorologie.

Après un premier échec en 2014, officiellement lié au conflit de souveraineté au-dessus de Gibraltar entre le Royaume Uni et l'Espagne, le Ciel Unique 2+ a été remis sur la table par la Commission européenne dans une version légèrement retouchée.

Cette initiative visait à imposer une séparation structurelle entre opérateurs et régulateurs, à aller encore plus loin dans la réduction du coût du contrôle aérien, à séparer les services supports du contrôle aérien et à renforcer le rôle d'Eurocontrol dans la gestion du réseau de routes aériennes. Le tout est emballé de verdissement du transport aérien alors, qu'*in fine*, aucune mesure concrète et utile à l'environnement n'a été proposée.

PROGRAMME CIEL UNIQUE EUROPÉEN

Plus en détail, le tandem entre Commission européenne et Parlement, répondant aux pressions des compagnies aériennes, a pour cœur de préoccupations la gestion de la performance de la navigation aérienne avec un but clair : en réduire le coût.

La performance est évaluée sur 4 critères : sécurité, capacité, environnement et, surtout, coût. L'Europe veut donc reprendre la main sur l'approbation du niveau de redevance pour le contrôle aérien.

À l'heure actuelle, et après deux ans de discussions, un seul de ces sujets (la gestion du réseau) a fait l'objet d'un accord avec les États qui défendent une position différente permettant d'assurer leur souveraineté et la maîtrise de leur espace aérien. Ce n'est pas pour nous déplaire !

Avec les élections européennes qui se profilent, plusieurs scénarii restent sur la table : celui d'un Ciel Unique 2+ réduit à l'accord obtenu sur ce dernier sujet ou d'un accord plus large, mais sur la base d'un dénominateur commun qui sera nécessairement plus réduit.

Syndicalement, les conséquences sociales devraient donc être moindres que ce que nous pouvions craindre, mais nous restons mobilisés pour peser sur les négociations en cours.

En parallèle, les contours de la prochaine période de référence fixant les objectifs de performance à atteindre tardent à être soumis à consultation par la Commission européenne, qui utilise cela comme levier de négociation. Nous risquons donc d'avoir une nouvelle vague de réduction de coûts, cette dernière demandée sans réflexion sur les effets délétères sur les effectifs disponibles ou sur l'absence d'amélioration de l'empreinte carbone du secteur aérien.

Ainsi, dans un livret élaboré au sein d'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports), nous militons pour une vision interdépendante des facteurs suivants : environnement, financement des prestataires et capacité offerte. **Nous pensons que le financement des prestataires doit être déconnecté du diktat des compagnies aériennes, qu'un organisme central serait le plus à même de manager les plans de vol pour offrir les trajectoires les plus efficaces, tant au niveau environnemental que capacitaire, offrant finalement la meilleure solution disponible sur le réseau européen.**

L'UIT EN TERRITOIRE PACA

UN COLLECTIF UIT AU SERVICE D'UN PROJET REVENDICATIF REGIONAL



Natacha MALET
Animatrice UIT PACA

Depuis la mise en œuvre de notre collectif, nous avons pu créer des liens et rencontres avec les UD, les militants de la Fédération du transport comme celle des ports et docks, de manière à travailler avec l'ensemble des acteurs des bassins industriels.

Notre objectif était aussi de cibler les complémentarités revendicatives et les liaisons nécessaires à générer.

Dans notre démarche, la singularité du comité régional a aussi permis d'informer les organisations des sujets traités en commission Transport du conseil économique, social et environnemental régional (CESER), contribuant ainsi à ce que chacune apporte son expertise liée à son propre territoire.

Une première rencontre s'est déroulée en janvier, lors de laquelle nous avons abordé la question de la logistique, notamment celle du dernier kilomètre, qui fait l'objet d'une autosaisine de la commission Transport du CESER. Lors de celle-ci, nous avons décidé de nous emparer collectivement de ce dossier éminemment important pour la situation des travailleurs dans ce secteur d'activité.

L'arrivée des ZFE (zones à faibles émissions) risque d'accélérer l'essor de mini-zones logistiques, d'hôtels logistiques avec une « ubérisation » de la desserte des centres-villes et de créer une forte précarisation dans ce champ d'activité, déjà touché par un dumping social destructeur et des conditions de travail et sociales indignes. On peut constater une augmentation importante de l'utilisation de travailleurs détachés ou sans papier « recrutés » sans couverture sociale pour abaisser les garanties collectives et renforcer la concurrence entre salariés. Nous devons être à l'offensive sur les droits sociaux et gagner des implantations CGT au sein des différentes entités économiques de ce secteur.

Un état des lieux des infrastructures de transports existantes est en cours pour permettre l'élaboration de propositions alternatives par département (notamment en termes de développement/régénération d'infrastructures, réouvertures de lignes).

Nous avons, à terme, l'ambition de construire un document de synthèse pour faire connaître aux organisations, aux travailleurs, aux citoyens, aux pouvoirs publics, nos propositions, et peser sur les futurs schémas stratégiques (schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire - SRADDET -, contrat de plan État-Région - CPER).

Nous sommes devant un véritable enjeu : promouvoir nos analyses CGT et dénoncer les décisions politiques libérales qui visent à offrir et moderniser des investissements publics pour réussir l'ouverture à la concurrence dans le transport, un aspect que nous avons encore pu constater lors de la dernière modification du SRADDET, où la région politique s'est glorifiée de vouloir développer le transport de marchandises par voie ferrée et financer le report modal de la route vers le rail, au lendemain des annonces concernant Fret SNCF.

Notre région devra donc être combative, en incluant les propositions du syndicat du grand port maritime de Marseille (GPM), dont les infrastructures devront indéniablement se développer pour envisager une continuité du transport de marchandises par voie ferrée.

L'actualité ne cesse de démontrer que l'ouverture à la concurrence fait rage, tant dans le domaine voyageurs que marchandises. Nous avons besoin que toutes les organisations de la CGT travaillent ensemble en essayant de coordonner au maximum nos actions, des UD aux fédérations, et renforcer l'idée qu'une prise en compte globale des différents dossiers est nécessaire, au moins pour gagner en efficacité.

Les annonces récentes faites à Fret SNCF en sont un parfait exemple.

Certaines UD n'ont pas de collectif Transport, et il nous paraît important de les associer afin qu'elles prennent en compte les dangers que pourrait entraîner la liquidation de Fret SNCF. Notre collectif a donc travaillé sur une note, à destination des organisations du comité régional, reprenant l'historique des décisions ordonnées par l'UE et le gouvernement, et appliquées avec zèle par la direction SNCF, ainsi que nos propositions alternatives pour conforter le service public ferroviaire.

L'ensemble des UD a donc été invité à participer au rassemblement régional organisé par le secteur fédéral CGT cheminots PACA le 15 juin dernier sur le triage de Miramas.

Ce travail de coordination et de co-construction d'un projet régional capte l'intérêt de nos organisations. Nous ne pouvons que nous en satisfaire et poursuivre cette démarche.

L'ACTIVITÉ UIT EN PAYS DE LOIRE

Depuis un an, et la réunion interrégionale sur la thématique L i a i s o n s n o u v e l l e s Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) en juin 2022, l'activité UIT en Pays de la Loire n'a pu être menée pour différentes raisons (formation professionnelle sur plusieurs mois de l'animateur suivie de la longue lutte – non terminée – contre la néfaste réforme des retraites).

Cela dit, l'envie, les dossiers et les projets ne manquent pas sur ce vaste et complet territoire régional où les cinq fédérations composantes de notre outil syndical sont présentes.

À propos, elles fonctionnent plus ou moins en fonction du territoire, de l'activité industrielle, professionnelle, et syndicale bien entendu.

L'un des objectifs de notre UIT-R sera justement de coordonner l'activité syndicale là où elle est implantée, et de la créer et de l'impulser là où elle est faible, voire inexistante. Ce sont des projets à plus ou moins long terme. Nous nous devons d'être réalistes.

Nous aurons tout d'abord à cœur de prendre contact avec le nouveau secrétaire régional des transports pour repartir sur des bases saines, pour un militantisme commun qui ne doit pas opposer notamment la route et le rail, tant au niveau voyageurs que marchandises. La multiplication des entreposages et plateformes logistiques où l'exploitation salariale est forte doit nous permettre d'ancrer une activité syndicale CGT et de développer la syndicalisation.

La question de la gratuité et de l'accès au transport doit aussi être prégnante dans nos débats et réunions. Le financement et les conditions de travail des salariés sont des items à développer dans ce dossier qui, parfois, nous divise dans la CGT.

En attendant, des dates sont déjà fixées à la rentrée avec un déploiement sur un site de Geodis au sud de Nantes près de l'aéroport pour une distribution de tracts aux salariés, où notre organisation syndicale n'a pas d'élus ! Olivier Jacob, délégué syndical, élu CSE Geodis et membre du bureau de l'UIT, sera présent en septembre.

Un déploiement sur Saint-Nazaire, La Turballe et environs de la côte Atlantique, est acté le 7 septembre avec les camarades marins et officiers marins pour (re)prendre des contacts, aller à l'écoute des salariés et voir ce qu'il est possible de faire avec l'UL CGT de Saint-Nazaire, notamment.

Dans le domaine du ferroviaire, nous avons quelques sujets qui vont bien nous occuper :

- Le développement du RER métropolitain souhaité par l'AO régionale et Nantes métropole particulièrement, à la suite des annonces du président Macron à ce sujet. Si le projet ambitieux est intéressant, nous ne devons pas le

laisser aux seules mains des politiciens prompts à réagir aux sirènes libérales. Au-delà des annonces, le dossier est une coquille vide. Pour améliorer et défendre ce dossier, nous pourrions nous appuyer sur un collectif nantais créé en juin 2022 à l'initiative du syndicat CGT des cheminots de Nantes.

- L'ouverture à la concurrence ferroviaire pour le lot tram-train et Sud Loire à Nantes attribué à la filiale SNCF et effective pour le service annuel 2025 dans un premier temps, puis 2026 dans un second temps, après la construction d'un second atelier matériel dédié.
- Le fret ferroviaire doit aussi nous occuper dans notre région industrielle et maritime où son développement devrait être beaucoup plus important qu'aujourd'hui. Là encore, des actions militantes titanesques nous attendent avec l'ensemble des acteurs concernés. Ce sera un travail sur le long terme, malgré l'urgence de la situation. Soyons réalistes.
- Le dossier LNOBPL, et tout ce qui en découle, va être réactivé dans nos instances d'ici peu. Ce ne peut être qu'un sujet de lignes Brest-Paris et Nantes-Rennes. Le dossier est bien plus fourni si nous tirons sur la pelote...



Stéphane GODARD
Animateur UIT Pays de la Loire



Pour réussir tout ce militantisme de fourmi, nous devons encore faire connaître l'UIT, ne serait-ce qu'au sein de notre CGT. Nous aurons à cœur de nous déployer dans les réunions, congrès, conférences ainsi que sur le terrain. Une présentation de l'UIT sera faite au bureau régional élargi aux professions lors de la réunion du comité régional d'octobre.

Les sujets sont si nombreux et l'UIT est vecteur et transverse sur les questions industrielles et d'aménagement du territoire. Un plus grand nombre de militants doit s'appropriier les différents dossiers.

L'UIT Pays de la Loire souhaite rédiger des cahiers d'acteurs avec les UL et UD pour que la question des transports liée aux questions socio-environnementales ne soit pas l'affaire de quelques camarades.

Il y a du pain sur la planche, mais nous ne manquons pas d'appétit !

FORFAIT MOBILITÉS DURABLES Limites et enjeux COLLECTIFS



Sébastien GASC
Secrétaire fédéral CGT Cheminots

Le forfait mobilités durables (FMD) est une des mesures de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Il s'agit d'un dispositif facultatif qui permet la prise en charge, totale ou partielle, par l'employeur des frais de déplacement personnels de ses employés entre leur domicile et leur lieu de travail.

Les entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site ont, depuis 2020, l'obligation d'insérer un volet Mobilités dans les négociations annuelles obligatoires (NAO).

Dès sa conception, ce dispositif a donc été pensé comme un moyen de subroger aux augmentations générales de salaires légitimement revendiquées par les salariés.

Qui plus est, l'indemnité accordée au titre du forfait mobilités durables est exonérée de cotisations sociales pour l'employeur (jusqu'à 800 €/an et par personne) et l'incite donc à la substituer aux autres mesures salariales compte tenu de l'avantage fiscal dont il bénéficie.

Si, pour la CGT, ce dispositif ne doit jamais remplacer les augmentations générales de salaires, il engendre également d'autres effets indésirables. Outre le vélo mécanique traditionnel, il permet également de favoriser l'acquisition ou la location de véhicule à assistance électrique : les modes « doux » de transports alternatifs à la voiture individuelle, comme la trottinette...

13 000 TONNES DE CO2, C'EST CE QU'AURAIENT ÉMIS LES TROTTINETTES ÉLECTRIQUES EN LIBRE-SERVICE À PARIS EN 2019. UNE TROTTINETTE ÉMET 109 G DE CO2 AU KM, C'EST PIRE QU'UN BUS QUI ROULE AU DIESEL, QUI ÉMET 93,5 G DE CO2 PAR KM PAR PASSAGER.

ET SON BILAN NE S'ARRÊTE PAS LÀ ! C'EST LE MODE DE TRANSPORT CLASSÉ LE PLUS DANGEREUX DE L'ANNÉE 2022.

En résumé donc, le FMD, subventionné sur le dos de la protection sociale et qui vise à se substituer aux augmentations générales de salaires, sert à développer des modes « doux » qui sont moins efficaces qu'un bus qui roule au diesel.



Le covoiturage, quant à lui, se développe peu pour les trajets domicile-travail : il faut partir du même endroit ou être sur le même trajet, avoir les mêmes horaires de travail...

Or, les hausses de l'immobilier ont conduit les entreprises et les salariés à s'éloigner des centres-villes, tandis que la productivité a démultiplié le recours aux horaires décalés.

Comment se rendre dans un grand entrepôt logistique situé à 50 km de Paris à 4 heures du matin en trottinette ou en covoiturage ?... Telle est la question.

Tandis que le FMD ne vise qu'à créer des droits individuels, l'intérêt général est, à l'évidence, de créer des droits collectifs.

Pour la CGT, une société durable, c'est une société du droit collectif économique, social et environnemental, du droit à vivre dignement, du droit à un salaire décent, du droit au travail, et donc également du droit au transport collectif, à l'opposé de la mobilité individuelle.

Pour permettre aux salariés de venir travailler en transport collectif, il faut donc :

- **Travailler avec les agglomérations, les autorités organisatrices des mobilités (AOM) pour développer la multimodalité et une desserte fine du territoire ;**
- **Mettre en place des plans de transports desservant les grands bassins d'emploi, mais aussi développer l'offre pour qu'elle corresponde aux besoins des salariés ;**
- **Repenser l'organisation de la production, notamment les horaires de travail, l'articulation lieux de vie et de travail, pour réduire les temps de trajets, améliorer les conditions de travail et réduire les émissions de CO2 ;**
- **La prise en charge par l'employeur de 100 % de l'abonnement aux transports collectifs pour le trajet domicile-travail, que nous devons revendiquer dorénavant lors de chaque NAO, en plus des augmentations générales de salaires !**

J'ADHÈRE



Scannez le
QRCode
présenté ici
et suivez les
instructions sur
votre téléphone.

JE SCANNE

Si vous ne pouvez pas scanner taper:
<https://www.cgt.fr/syndicalisation/syndiquez-vous#forward>
sur votre navigateur

POINTS D'ANCRAGE DE
L'ACTIVITÉ REVENDICATIVE

**"S'IL Y A BIEN UN OUTIL DANS LEQUEL
LA STRUCTURATION SYNDICALE AU PLUS
PRÈS DES ENJEUX ET DES BESOINS NE
PROVOQUE AUCUN DÉBAT,
C'EST CELUI DE L'UIT"**

BUREAU ÉLU LORS DE LA 12^e CONFÉRENCE DE L'UIT

MEMBRES ÉLUS

Secrétaire général :
Hervé Gomet

**Fédération nationale
des travailleurs,
cadres et techniciens
des chemins de
fer français
(Fédération des cheminots)**

Alexandre Boyer
Tony Fraquelli
Sébastien Gasc
Christine Mequignon
Xavier Portal

**Fédération nationale
des syndicats des
transports (FNST-CGT)**

Jacky Albrand
Daniel Bertone
Ali Chaligui
Olivier Jacob
Patrick Rispal

**Fédération nationale
de l'équipement
et de l'environnement CGT**

Philippe Debat
Emmanuel Jungmann
Isabelle Robert
Gaëtan Silene
Gauthier Sturtzer

**Fédération des officiers
de marine marchande CGT**

Emmanuel Chalard

**Fédération nationale
des syndicats
maritimes (FNSM-CGT)**

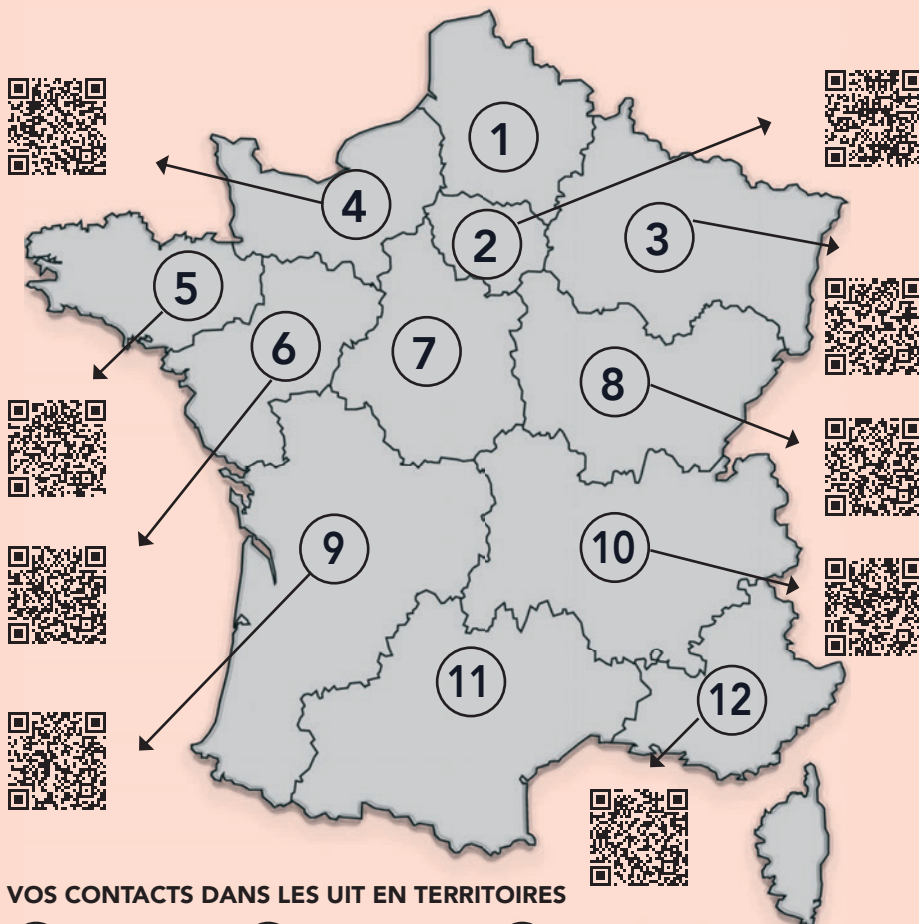
Pierrick Samson
Fabien Delacroix
Marc Sagot



Fédération
Nationale des
Syndicats
Maritimes

TERRITOIRES

LES UIT EN TERRITOIRES



VOS CONTACTS DANS LES UIT EN TERRITOIRES

4

UIT Normandie
Jean-Jacques Morel
jjmorel14@gmail.com

5

UIT Bretagne
Jean-Luc Peltier
peltierjeanluc@orange.fr

2

UIT IDF
Patrick Rispal
p.rispal95@gmail.com

3

UIT Grand Est
Olivier Mougeot
omougeot@cgt.fr

6

UIT Pays de la Loire
Stéphane Godard
stefane.naoned@gmail.com

8

**UIT Bourgogne-
Franche-Comté**
Guy Zima
ceser@secteurcgt Dijon.fr

9

**UIT Nouvelle-
Aquitaine**
Hervé Pineau
lespineaud@gmail.com

10

UIT AURA
Jacky Albrand
j.albrand@transports.cgt.fr

12

UIT PACA
Natacha Malet
natacha.malet.cgt@gmail.com

7

11

1

**EN COURS
DE CRÉATION**

MEMBRES DE DROIT

Laurent Brun

Secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots

Emmanuel Chalard

Secrétaire général de la Fédération CGT des officiers de la Marine Marchande

Philippe Garcia

Secrétaire général de la Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT

Fabrice Michaud

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats des transports CGT

Pierrick Samson

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT

LES ISSAMBRES (83)



Fédération
nationale
des personnels
des ministères
de la Transition
écologique
et Cohésion des
Territoires,
Transition énergétique
des Transports,
du Logement
et de la Mer.

**18^e CONGRÈS
DU 9 AU 13
OCTOBRE 2023**

La Fédération nationale équipement-environnement CGT, constituante de l'UIT, tiendra son prochain congrès aux Issambres, dans le Var, du 9 au 13 octobre 2023. Chaque congrès est un moment privilégié dans la vie syndicale CGT, celui-ci le sera particulièrement au regard du mandat écoulé. Deux batailles d'ampleur contre les réformes des retraites en 2019-2020 et 2023, une crise sanitaire inédite et des élections professionnelles post loi de transformation de la Fonction publique alimenteront les discussions.

D'autres enjeux plus sociétaux, en lien avec le cœur des missions du périmètre ministériel, seront au programme, notamment l'environnement et le climat et, bien évidemment, la politique des transports et la gestion des infrastructures en lien avec la loi 3DS.

Ce sera l'occasion d'interroger la place et l'implication de notre Fédération dans l'UIT, outil indispensable de mise en commun des contenus revendicatifs au service des mobilisations, qu'elles soient sectorielles ou interprofessionnelles.