

LIAISON

NO 112
3^e TRIMESTRE 2023

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS



DOSSIERS

- 1 Quels transports pour les JO de Paris en 2024 ?
- 2 L'ouverture à la concurrence du transport public en Île-de-France

EN TERRITOIRES

Les activités UIT en Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes et en Europe
Tous les contacts en région

DOSSIER TRANSPORTS POUR LES JO

3



9

DOSSIER Transport public, Île-de-France Mobilités, ouverture à la concurrence

Maritime, trois Fédérations CGT se mobilisent

20

SOMMAIRE

- 3 DOSSIER 1 :**
Le défi des transports
Quels transports pour les JO de
Paris 2024 ?
- 6 RETOUR SUR LE CONGRÈS DE
LA FNEE-CGT**
- 8 DOSSIER 2 :**
Transport public
L'ouverture à la concurrence en
Île-de-France, « cheval de Troie »
de Valérie Péresse
- 10 TROIS FÉDÉRATIONS CGT
du maritime se mobilisent**
- 12 TERRITOIRES :**
En Bourgogne-Franche-Comté :
pas de trêve dans notre activité
- 14 TERRITOIRES :**
En Auvergne-Rhône-Alpes :
mobilisation pour gagner une
convention TER de haut niveau
- 16 TERRITOIRES**
Europe : une nouvelle donne
pour des transports équitables
- 19 CONTACTS :**
Les UIT en territoires



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 112
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

LE DÉFI DES TRANSPORTS

QUELS TRANSPORTS POUR LES JO

DE PARIS EN 2024 !



Véronique MARTIN
Secrétaire fédérale
Fédération CGT des cheminots

Les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) sont deux événements sportifs importants avec une exposition médiatique internationale.

Entre 13 et 15 millions de spectateurs, 200 000 personnes accréditées, dont 15 000 athlètes et 45 000 volontaires, sont attendus entre le 26 juillet et le 8 septembre 2024. Chiffres auxquels il faut ajouter les touristes habituels et celles et ceux qui seront attirés par l'événement et difficilement chiffrables, sans oublier les Franciliens et Franciliennes qui continueront à se déplacer pour le travail ou leurs loisirs.

UN RÉSEAU EN TENSION

L'organisation des transports est donc un défi majeur dans un contexte où le réseau de transport est en tension continue. Tension sur le réseau qui est à saturation, tension sur les effectifs avec notamment une « pénurie » de conducteurs de train et de bus, tension sur le matériel (ferré, bus et cars) sous-dimensionné et vieillissant.

Une équation compliquée à résoudre, d'autant que les JOP se dérouleront en période estivale et en pleines vacances scolaires.

Si la majorité des épreuves sportives se dérouleront à Paris et en Île-de-France, 8 sites en métropole seront aussi concernés (Lille, Nantes, Châteauroux, Lyon, Saint-Étienne, Bordeaux, Marseille et Nice) ainsi que Tahiti, ce qui conduira les spectateurs, les athlètes, l'organisation et les touristes à se déplacer sur l'ensemble du territoire.

Le dossier de candidature déposé par la Ville de Paris comporte des objectifs ambitieux en termes d'environnement, de transport et d'accessibilité : 100 % des spectateurs devraient avoir accès aux sites olympiques en transport en commun ou à vélo, une heure maximum pour sortir d'un site, déploiement de voies dédiées avec aménagement de taxis et bus pour le transport de personnes à mobilité réduite.

CES ENGAGEMENTS S'APPUYAIENT SUR :

- * Le respect du calendrier de déploiement du Grand Paris Express (prolongement du RER E et de la ligne 14 du métro, mise en service des lignes 15, 16 et 17) ;
- * La mise en service du CDG Express (aéroport Paris-Charles-de-Gaulle – Paris-Est) ;
- * Des travaux d'aménagement de la voirie pour créer notamment des pistes cyclables ;
- * L'extension des horaires de services de transport, l'augmentation des fréquences de passage et l'application de fréquences maximales.

LE DÉFI DES TRANSPORTS

De tels objectifs nécessiteraient un réseau de transport ferré, routier et fluvial rénové et développé tel que le porte la CGT pour répondre aux besoins quotidiens des usagers et usagères francilien-nes et pour permettre un véritable report modal durable.

Or, seuls les prolongements de la ligne E du RER et de la ligne 14 du métro devraient être opérationnels à l'ouverture des JOP, ce qui n'est pas sans inquiéter les organisateurs mais aussi les pouvoirs publics, à l'image de la Cour des comptes qui a rendu un rapport inquiétant en janvier 2023 sur l'état d'avancement des opérations d'infrastructures, indiquant qu'il existait des risques réels de non-respect de calendrier !

« Si elles n'étaient pas achevées pour les Jeux, il en résulterait une tension difficilement soutenable sur les lignes fortement sollicitées avec les risques associés d'incidents et d'engorgements pour les usagers du quotidien. »

Cette situation rend fébrile le comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques (COJOP), mais aussi l'autorité organisatrice des transports, Île-de-France Mobilités (IDFM) et les opérateurs de transports qui mettent la pression chacun à leur niveau pour le respect des calendriers de travaux. Or, ce n'est pas en quelques mois qu'il va être possible de rattraper des dizaines d'années de sous-investissements dans les réseaux SNCF et RATP !

Cette pression se répercute sur les personnels avec des conséquences désastreuses sur les conditions de travail occasionnées par la massification des travaux, la multiplication des travaux de nuit et un recours accru à la sous-traitance. Elle a aussi une incidence sur les conditions de transport des usagers confrontés quotidiennement à des dysfonctionnements, des retards, des suppressions de trains, des interruptions de trafics répétées et rapprochées pour cause de travaux. Les riverains en subissent aussi les conséquences avec des nuisances sonores, y compris la nuit pour cause de travaux.

Le conseil d'administration d'IDFM a validé le 18 juillet 2023 les avenants à la convention qui le lie à la SNCF et à la RATP sans que ceux-ci n'aient fait l'objet d'échanges approfondis avec les représentants des personnels dans les entreprises. Ces avenants prévoient, entre autres choses, une augmentation du plan de transport de 15 % par rapport à une période estivale classique, un allongement de certaines plages horaires de circulation des trains et des bus.

DES TRANSPORTS PAR LA ROUTE

Les transports pour les JOP se feront aussi par la route. 185 km de routes (route nationale, départementale, une partie du périphérique et voirie de la Ville de Paris) sécurisées seront réservés aux transports des athlètes et des accrédités sur lesquelles circuleront 1 000 bus et cars, plus 400 bus en voie de retrait de service aménagés pour le transport des athlètes paralympiques et 2 740 véhicules individuels, avec ou sans chauffeurs, dans le cadre d'un partenariat avec Toyota pour les accrédités.

Tout ceci nécessitera des centaines de conducteurs supplémentaires, et c'est bien là que le bât blesse ! Malgré les jobs dating, les campagnes de communication tant de la RATP que de Keolis ou autres opérateurs de transports, les candidatures ne sont pas au rendez-vous. En cause, la rémunération et les conditions de travail. Tant que les entreprises ne prendront pas ces éléments en ligne de compte, ne revaloriseront pas les salaires et n'amélioreront pas les conditions de travail, les recrutements ne seront pas au niveau.

Une partie des 185 km de voies dédiées pourront être alternativement réservées aux JOP ou ouvertes au public en fonction du calendrier des différentes épreuves. Des contrôles seront opérés et des sanctions pourront être appliquées aux personnes qui ne respecteront pas les règles de circulation sur ces voies. Une belle pagaille en perspective, d'autant que l'information devrait se faire au moyen de panneaux « à message variable » et via un site et une application dédiés !

Un des enjeux de ces JOP est d'en limiter au maximum l'empreinte écologique. C'est pourquoi la volonté première du comité d'organisation était de faire la part belle aux vélos et de permettre l'accès à tous les sites de compétition par ce moyen. Or, un récent rapport de la Cour des comptes (janvier 2023) indique que « l'accessibilité totale des sites olympiques à vélo n'est plus envisageable » et « qu'il importe de stabiliser rapidement la carte des voies cyclables... et d'en assurer la réalisation ». Un objectif de plus dont la réalisation est aléatoire !



**LA MISSION NATIONALE
« LA RÉUSSITE DES JEUX OLYMPIQUES À SA CAPACITÉ »**



Ri ?
24

La question de l'accessibilité, tant des transports, qu'ils soient ferrés ou routiers, que des sites olympiques était aussi un élément important du dossier de candidature de la Ville de Paris.

Le COJOP prévoit d'accueillir 1 % de personnes à mobilité réduite, usagers en fauteuil roulant, soit en moyenne 3 600 personnes par jour pour les JO et 2 800 personnes par jour pour les jeux paralympiques. Un exploit, alors que les gares, stations de métro, bus ont une accessibilité limitée ! Or, comme sur d'autres sujets, les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif ne sont pas au rendez-vous. Sur cet aspect aussi, la Cour des comptes est dubitative sur la capacité à remplir les objectifs à l'ouverture des JOP au vu de l'état d'avancement du schéma directeur national d'accessibilité.

IDFM, estimant que 50 % des usagers en fauteuil roulant se déplaceront par leurs propres moyens, envisage de mettre en service 150 navettes adaptées au départ des gares parisiennes pour rejoindre les sites olympiques. Mais la question de la disponibilité de telles navettes reste posée, notamment pendant la période des jeux paralympiques (28 août-8 septembre).

RÉSEAU DE TRANSPORTS TERRESTRES FERRÉ ET ROUTIER SATURÉ, UNE SOLUTION EXPÉRIMENTALE PAR LES AIRS

Il est donc envisagé de mettre en service des taxis volants (mix hélicoptère et drone) électriques pour relier l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle à celui du Bourget et l'héliport de Paris au quai d'Austerlitz (barge flottante aménagée). Ce ne sera pas un transport de masse puisque seul un passager pourra être à bord avec le pilote. Si les prix n'ont pas encore été rendus publics, il y a fort à parier que la sélection des passagers se fera par ceux-ci !

Or, toutes les études, les rapports, les missions d'informations pointent le retard dans la réalisation des travaux sur les infrastructures de transports et interrogent sur les financements qui ne sont pas tous

bouclés, alors même que le dossier de candidature déposé et défendu dès 2015 comportait non seulement les investissements, mais aussi une partie de leur financement.

Un des moyens est donc de faire baisser la demande quotidienne de transports voyageurs et de marchandises pendant cette période, non pas chez les spectateurs, athlètes, accrédités ou touristes, mais chez les Franciliens pour absorber l'afflux de voyageurs. Les salariés ne concourant pas directement à la réalisation des JOP seront donc invités à poser des congés ou à télétravailler les jours les plus denses. Les entreprises sont-elles invitées à anticiper ou reporter la livraison de marchandises pour éviter des camions supplémentaires sur les routes d'Île-de-France ?

Pour pallier le manque d'effectif, notamment les conducteurs de bus et de trains, la RATP et la SNCF ont indiqué avoir anticipé les recrutements pour que les personnels soient opérationnels à l'ouverture des JOP. Une anticipation peu probante !

Ce sur quoi ils communiquent moins, c'est sur leur volonté de faire appel aux retraités, de reporter des départs en retraite, de reporter la prise de congés durant les mois de juillet et août, de distribuer des primes à celles et ceux qui accepteraient des dérogations à la réglementation du travail pour absorber la surcharge de production pendant la période. L'organisation des JOP ne doit pas être le laboratoire de la déréglementation du travail. Le COJOP souhaite que ces Jeux soient exemplaires d'un point de vue environnemental, faisons en sorte qu'ils le soient pour les conditions de vie et travail des salariés.

IL N'Y A PAS DE PROGRÈS ENVIRONNEMENTAL SANS PROGRÈS SOCIAL !

Que ce soit le rapport de la Cour des comptes, l'audit mené par l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ou la mission d'information de l'Assemblée nationale, tous ont pointé l'impérieuse nécessité de soigner le dialogue social avec les représentants du personnel en amont des JOP.

N'attendons pas que les directions des entreprises nous invitent à venir discuter, ni l'ouverture des JOP pour travailler à la mobilisation et peser sur le patronat et le gouvernement pour gagner des investissements dans l'amélioration des transports en Île-de-France et un abandon de l'ouverture à la concurrence des RER et bus.

Le premier recul opéré sur l'ouverture à la concurrence des bus par la région Île-de-France est un coin enfoncé dans la politique libérale de Valérie Pécresse et ses alliés.



D'INFORMATION DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DE FÉVRIER 2023 ESTIME QUE LA MANIÈRE DE LA FRANCE À ORGANISER LES JEUX OLYMPIQUES SERA JUGÉE À L'AUNE DE SA CAPACITÉ À GÉRER LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES ».

LE CONGRÈS DE LA FÉDÉRATION D'ÉQUIPEMENT ENVIRONNEMENT



Isabelle ROBERT
Secrétaire fédérale
Fédération CGT de l'équipement
et de l'environnement
Membre du secrétariat de l'UIT

Le 18^e Congrès de la Fédération équipement-environnement s'est déroulé du 9 au 13 octobre aux Issambres, dans le Var. Tous les congrès sont sujets à enjeux mais l'issue de celui-ci était cruciale afin que la FNEE soit en capacité d'agir dans un contexte de remise en cause des fondements de la fonction publique et de délitement des ministères sur son périmètre.

Les délégués ont représenté les services et établissements publics couvrant les missions du champ ministériel : aménagement du territoire, habitat, biodiversité, mer, météo, géographie, et bien sûr les infrastructures de transport (routes, fluvial, maritime, aérien).

Le débat général a bien évidemment fait un retour sur la période de crise sanitaire et de ses impacts, notamment en termes de vie syndicale. Il a également fait l'analyse de la mobilisation contre la réforme des retraites. Concernant l'actualité revendicative, les discussions ont notamment porté sur le contexte international, le besoin de revalorisation salariale, la poursuite des restructurations avec le poids de l'interministérialité, les manques d'effectifs, les transferts de compétences notamment vers les collectivités territoriales, la détérioration des conditions de travail, la situation inacceptable des populations et des agents publics en outre-mer, et particulièrement à Mayotte, le désengagement des ministères dans la gestion et l'accompagnement des retraités, la place et le rôle de l'encadrement dans la chaîne de fonctionnement, l'action sociale, la protection sociale complémentaire.

Plusieurs sujets ont fait l'objet de débats thématiques tels que la vigilance et les initiatives syndicales et antifascistes ou l'environnement, la biodiversité et le climat.

Enfin, un temps a été réservé pour discuter des infrastructures de transport et de la multimodalité.

Le poids des transports dans l'empreinte carbone, leur impact en termes de santé publique, leur niveau de service pour répondre aux besoins, en fait un enjeu transversal pour notre fédération. La loi 3DS a été au cœur des interventions pour signifier le fiasco à la fois politique et organisationnel de ce projet boudé par nombre de collectivités territoriales en manque de moyens de fonctionnement.



Pour autant, les personnels concernés en subissent les conséquences au moment où les conventions devraient déjà avoir été établies. La tarification des transports a également été évoquée avec notamment la question de qui finance la « gratuité » ?

Le constat a été fait que le report modal implique une autre ambition de politique publique pour respecter les objectifs de réduction de gaz à effet de serre (GES).

L'UIT a été identifiée dans plusieurs interventions comme l'outil nécessaire pour organiser la convergence des revendications et l'impulsion des mobilisations communes dans le respect des décisions des fédérations constituantes. Notre fédération doit y prendre toute sa place et être force de propositions.

Une volonté de rupture avec le mandat échu a conduit à l'élection d'une direction fédérale renouvelée, même si insuffisamment rajeunie et féminisée, avec pour objectif de réunifier les composantes dans des luttes communes. Le mandat futur, reposant sur le document d'orientation et une feuille de route d'amélioration de l'organisation et de la vie syndicale, doit permettre de redynamiser l'activité syndicale pour construire un rapport de force pour l'obtention des revendications et pour retrouver notre place de première organisation syndicale représentative aux élections de 2026.

Cette orientation doit également permettre à la fédération de s'investir de nouveau dans l'activité confédérale à l'heure où les questions d'aménagement du territoire et d'environnement sont structurantes pour toute la CGT.

Un secrétariat fédéral d'une dizaine de membres a été élu ainsi que le nouveau secrétaire général, Ivan Candé. La feuille de route est claire et ambitieuse. Elle est incontournable pour combattre et déjouer les plans gouvernementaux de destruction des services publics.



TRANSPORT PUBLIC OUVERTURE À LA CONCURRENCE



L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE EN ÎLE-DE-FRANCE, « CHEVAL DE TROIE » DE VALÉRIE PÉCRESSE



Patrick RISPAL
Secrétaire Fédéral
Fédération CGT des transports

Cela fait maintenant plusieurs années que la politique libérale déclinée par la présidente de région, Valérie Pécresse, dans les différentes entreprises de service public de transports ou de missions de service public, détruit les conditions sociales et de travail des personnels. Cette situation, qui met à mal les agents, les empêchant de réaliser pleinement leurs missions de service public, a des conséquences directes sur le niveau de dégradation des conditions de voyage des usagers. C'est pour cela que nous avons, à la CGT, alerté à plusieurs reprises, que dégrader les conditions de travail des agents, c'est inévitablement dégrader les conditions de voyage des usagers.

La fausse idée d'une soi-disant concurrence qui a pour but d'améliorer les conditions de transports n'est qu'un prétexte à la privatisation des entreprises de service public.

Il est important de rappeler le contexte des différentes lois et règlements qui ont donné les orientations politiques européennes de privatisation des services publics sur le territoire national.

En premier lieu, il y a le règlement OSP (obligations de service public) qui a été publié au Journal officiel de l'Union européenne le 3 décembre 2007. Il prévoit la mise en concurrence obligatoire des opérateurs de transports.

Il y aura par la suite, la loi ORTF du 8 décembre 2009, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, portant diverses dispositions relatives aux transports et qui définit les différentes dates de mises en concurrence :

- * **Le 31 décembre 2024** : pour les services réguliers de transport routier ;
- * **Le 31 décembre 2029** : pour les services réguliers de transport par tramway ;
- * **Le 31 décembre 2039** : pour les autres services réguliers de transport guidé (Métro et RER de la RATP).

Et pour finir, la LOM (loi d'orientation des mobilités), publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, qui cadre, entre autres, les conditions de transfert des contrats de travail, ainsi que la possibilité de créer des filiales, laissant libre choix du statut juridique de ses futures structures en Île-de-France.

Alors si les dates paraissent lointaines, nous constatons déjà de nombreuses restructurations dans les entreprises concernées. Mutualisation des services, développement de la sous-traitance, diminution d'effectifs, augmentation du temps de travail, diminution du temps de repos, création de filiales de droit privé, changement de convention collective, etc. Ces nombreuses restructurations ont déjà des effets dévastateurs sur les personnels comme sur la qualité de l'offre de transport: démissions des agents, manque d'attractivité des métiers, difficultés de recrutements...



POUR LES AGENTS DES CENTRES BUS, soit près de 18 000, le maintien de chacun sur son site actuel de travail est garanti. Il n'y aura donc aucun mouvement de personnel, hors volontaires.

LES CONDITIONS DE TRANSFERT DU PERSONNEL des entités mutualisées sont, quant à elles, clarifiées avec des critères simplifiés et un volontariat renforcé. Ce personnel sera transféré au fur et à mesure des mises en service.

LES FONCTIONS SUPPORT EN CENTRAL, tant au sein de l'Épic que de la BU (Business Unit) RATP du Réseau de surface, auront pour mission d'assurer la transition pendant toute la durée de 2 ans d'échelonnement. En conséquence, les personnels de ces fonctions centrales ne sont pas, pour le moment, transférables.

ALORS, SI CES QUELQUES MESURES AVAIENT POUR BUT DE RASSURER LES AGENTS SUR LA MISE EN PLACE DE LEUR CONCURRENCE, NOUS CONSTATONS QU'ELLES SONT BIEN LOIN DE RÉPONDRE À L'ENSEMBLE DES QUESTIONS QU'ILS SE POSENT.

LE CONSTAT EST AUJOURD'HUI SANS APPEL. RETARDS CONSÉQUENTS, ANOMALIES RÉCURRENTES, VIEILLISSEMENT DU MATÉRIEL, PANNES, DIFFICULTÉS FINANCIÈRES, AUGMENTATIONS TARIFAIRES...

Alors, devant un tel bilan qui impacte près de 6,2 millions d'emplois en Île-de-France, soit 30 % du PIB national, Valérie Péresse, qui est aussi la présidente d'Île-de-France Mobilités (IDFM), a missionné début 2023 Jean-Paul Bailly (ancien PDG de la RATP) et Jean Grosset, pour l'élaboration d'un rapport sur l'ouverture à la concurrence du réseau de surface prévue au 1^{er} janvier 2025.

L'objectif était de trouver des solutions opérationnelles concrètes afin que l'ouverture à la concurrence du réseau historique de bus se déroule dans les meilleures conditions possibles, avec comme objectif, de rassurer les agents concernés en leur donnant des garanties et de la visibilité sur leur avenir.

LES ORIENTATIONS DU RAPPORT COMPRENNENT QUATRE POINTS MAJEURS :

Il n'y aura pas de bascule totale du réseau dans la nuit du 31 décembre 2024 au 1^{er} janvier 2025.

Les attributions des 13 lots s'échelonneront sur un an, de l'automne 2024 à l'automne 2025, et les mises en service successives des 13 lots, entre l'été 2025 et la fin de l'année 2026.

C'est pour cela que nous affirmons à la CGT que s'il n'y a pas de prise de conscience de la part d'IDFM sur la politique menée depuis maintenant plusieurs années, qui organise la dégradation des services publics et qui amplifie l'absence d'agents pouvant répondre aux besoins des usagers, alors Valérie Péresse sera la première responsable, sachant que 70 % des usagers des transports en commun en France sont en Île-de-France et que le budget régional 2023 s'élève à plus de 5 milliards d'euros, dont 2 milliards dédiés uniquement aux transports.

Nous savons que si le poste budgétaire dédié aux transports en Île-de-France est le plus important, il reste néanmoins bien loin de pouvoir répondre aux besoins des populations en termes d'amélioration et de développement de la mobilité pour tous. Il suffit de constater la difficulté d'accès pour les personnes en situation de handicap.

Nous ne sommes pas certains que pour les Jeux olympiques et surtout paralympiques, l'épreuve la plus difficile soit sportive. Nous savons que ce sera très difficile, voire impossible pour les spectateurs en situation de handicap de pouvoir se rendre sur les différents sites.

i

À la CGT, nous continuons de nous opposer fermement à l'ouverture à la concurrence et nous revendiquons :

- ❑ L'ARRÊT DE LA MISE EN CONCURRENCE DES SALARIÉS ;
- ❑ UN PÔLE PUBLIC DE TRANSPORTS ;
- ❑ UN STATUT UNIQUE DES SALARIÉS DU TRANSPORT GARANTISSANT UN SOCLE SOCIAL DE HAUT NIVEAU ;
- ❑ LE MAINTIEN DE TOUTES LES ACTIVITÉS LIÉES AUX TRANSPORTS À LA CCNTU ; (CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DES TRANSPORTS URBAINS)
- ❑ UNE REVALORISATION DES SALAIRES ET PENSIONS ;
- ❑ UNE PRISE EN COMPTE DE LA PÉNIBILITÉ ;
- ❑ UN PLAN DE RECRUTEMENT MASSIF ;
- ❑ LA RÉORIENTATION DES BUDGETS DÉDIÉS AUX APPELS D'OFFRES, DANS LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS.

3 FÉDÉRATIONS CGT DU MARITIME SE MOBILISENT



Emmanuel CHALARD
Secrétaire général
de la FOMM-CGT

Les Fédérations CGT des ports et docks, des officiers de la marine marchande et des syndicats maritimes se mobilisent contre l'implantation d'une unité flottante de stockage et de regazéification dénommée L'Odyssée dans le port du Havre.

Nos trois fédérations ont rencontré la direction générale du Grand port maritime (GPM) du Havre le 4 octobre 2022 pour obtenir des explications sur la présence d'un bateau de soutage sur le port du Havre, sous immatriculation belge.

Nous l'avons également interpellé sur le projet d'implantation d'un terminal méthanier flottant.

LE 18 OCTOBRE 2022, LES FÉDÉRATIONS CGT ONT ADRESSÉ UN COURRIER AUX TUTELLES, RESTÉ SANS RÉPONSE, ET LE 4 JUILLET DERNIER, LES REPRÉSENTANTS ÉLUS AU CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MARINE MARCHANDE (CSMM) DES FÉDÉRATIONS CGT MARITIMES ET PORTS ET DOCKS ONT ÉTÉ REÇUS AU MINISTÈRE EN PRÉSENCE DE TOTALENERGIES SUR LE TERMINAL MÉTHANIER FLOTTANT DANS LE PORT DU HAVRE.



Nous nous interrogeons sur la possibilité offerte par la loi dite pouvoir d'achat de déroger à l'appel d'offres européen pour ce projet d'envergure pour 5 ans. Le ministère et la direction du GPM s'en remettent au concessionnaire (TotalEnergies) qui, selon eux, organise les conditions sociales des marins comme il l'entend. Nous avons pris acte du projet de charte volontaire accompagnant l'emploi de navigants résidents. Nous maintenons que l'État doit imposer que l'armateur du Cape Ann ait un établissement régulier en France et exploite le navire aux conditions prévues aux services portuaires, sous premier registre. Les contrats d'engagement maritime seront de droit français en direct avec l'armateur.

La CGT a alerté les tutelles et le GPM sur le danger de contourner les règles issues d'accidents industriels majeurs sur site Seveso sans autre forme de consultation, notamment sur la garantie du contrôle d'accès sûreté et sécurité de l'espace portuaire, sur les procédures de sécurité liées au trafic de navires gaziers par l'écluse François 1^{er} et des mesures prises en cas de nécessité d'évacuation urgente des gaziers.

La CGT a demandé des comptes sur les moyens de remorquage et de lamanage alloués à la sécurisation des unités flottantes de stockage et regazéification et sur l'impact du foncier portuaire et le domaine public maritime au détriment d'autres projets de développement des activités et de l'impact financier sur le GPM du Havre.



La CGT a dénoncé la précipitation dans la mise en œuvre de ce projet dont on peut aujourd'hui douter de l'impérieuse nécessité et à l'impact environnemental fort, sous couvert de sécurité des approvisionnements, alors que, dans le même temps, on ferme des centrales à charbon en refusant d'investir dans les techniques de captage du CO₂.

En conséquence, les Fédérations CGT du CSMM réitèrent l'exigence d'une réunion sous l'égide du préfet de région, avec la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités), la DGT (Direction générale du travail), TotalEnergies et les organisations syndicales représentatives sur le GPM et services portuaires.

L'Odyssée, propriété de la société anversoise Oilchart, barge automotrice de 110 mètres de long pour 11,47 de large, affrétée par TotalEnergies, construite en 2020 spécifiquement pour le marché des biocarburants, est considérée par le directeur du GPM du Havre comme « armée » au fluvial.

LE CODE DES TRANSPORTS NOUS DIT :

Chapitre III :
Cabotage fluvial (article L4413-1)
Un bateau utilisé par une entreprise non-résidente de transport fluvial pour compte d'autrui, de marchandises ou de personnes, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil du 16 décembre 1991 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre, ne peut demeurer sur ce territoire plus de quatre-vingt-dix jours consécutifs ou plus de cent trente-cinq jours sur une période de douze mois. Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État.

TITRE V :

CONTRATS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES (articles L4451-1 à L4455-1)

Chapitre Ier :
Le contrat de transport
Article L4451-1 :

Les chargeurs et les transporteurs fluviaux de marchandises ont le libre choix entre trois types de contrats :
1° Des contrats à temps ;
2° Des contrats au tonnage ;
3° Des contrats de voyages simples ou multiples.

L'établissement portuaire du Havre n'a pas publié d'appel d'offres et a choisi l'opérateur à qui il a laissé le libre choix de s'organiser sans se soucier de la réglementation française associée. L'aberration de la position du GPM qui, rappelons-le, est un établissement public, impose que nous alertions les tutelles sur ce sujet pour obtenir l'application de la réglementation française pour cette activité. Au-delà de l'aspect juridique, la logique de la passation d'un contrat de soutage respectueux de la réglementation française aurait pu être prise par le port du Havre, pour éviter toutes notions de dumping social.



IL EN VA DE NOTRE SOUVERAINETÉ, DE NOTRE INDÉPENDANCE ET DE LA SÉCURITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET D'APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE DE LA FRANCE DANS NOS PORTS, NOS EAUX INTÉRIEURES ET LE TRANSPORT FLUVIAL.

EN CONSÉQUENCE, NOTRE REVENDICATION EST QUE L'OPÉRATEUR SOIT INSTALLÉ EN FRANCE, IMMATRICULÉ L'ODYSSÉE AU REGISTRE FRANÇAIS ET METTE EN ŒUVRE LE CONTRAT DE TRAVAIL CONFORME AU RÉGIME DES BATELIERS.

L'UIT EN TERRITOIRE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ



Guy ZIMA
Animateur UIT BFC

PAS DE TRÊVE DANS NOTRE ACTIVITÉ

La fin de l'année approche, mais pas de trêve à attendre dans notre actualité et notre activité.

Trois sujets sont particulièrement dimensionnants pour nous, mais aussi pour l'ensemble des citoyens de notre territoire :

- LA CONVENTION TER ;
- LE CPER (contrat de plan État-Région) volet Mobilités ;
- LE RENOUVELLEMENT DU CESER (conseil économique, social et environnemental régional) et la place du transport et de l'UIT dans nos délégations à constituer.

● LA CONVENTION TER BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ 2023/2032

Elle arrive dans sa phase finale avec une validation acquise côté SNCF et soumise à la consultation du conseil régional le 20 octobre 2023.

Dans la continuité de sa volonté libérale d'ouverture à la concurrence exprimée et combattue en janvier 2022, le conseil régional est revenu, sinon à la raison, au moins à plus de modestie dans la temporalité de sa mise en œuvre.

Sans rien lâcher sur le fond, la majorité PS, EELV, avec le soutien actif de LREM (Renaissance), échelonne entre les services annuels 2027 et 2033, l'ouverture à la concurrence des quatre lots d'exploitation des services régionaux.

Cette convention vient opportunément abroger l'actuelle, devenue intenable du fait de la hausse des coûts de l'énergie et des « inflateurs » retenus, notamment la part de marché spot. Derrière des mots choisis, l'ode au libéralisme n'est jamais loin et les obligations sont faites à la SNCF de mettre à disposition outils de vente, de contrôle et de formation sur ces supports au futur attributaire du lot « nivernais » en attendant que son dispositif Mobigo soit prêt et imposé à tous (y compris SNCF) dès 2029.

Socialisons les pertes et privatisons les profits... Mais cela ne s'arrête pas là, car sur la question de la distribution, la volonté de dématérialiser est réaffirmée.

Lire dans le texte que la « Région et la SNCF ont pour ambition commune de favoriser l'emploi » relève d'un cynisme sans nom quand on connaît la réalité de l'emploi issue de la convention en cours. Sa recherche de productivité à travers les fermetures de points de vente et de l'absence de personnel en gare et à bord des trains a été travaillée de concert par la SNCF sur commande de l'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) et de trajectoire financière tendue.

Ce que nous refusions en 2022 n'est pas plus acceptable en 2023 et même répartie dans la durée, l'ouverture à la concurrence reste un danger pour les usagers, les territoires, les citoyens et les salariés.

Si d'aucuns la voient plus douce, cette forme de mort demeure fatale. Nous restons donc à l'initiative le 20 octobre devant le conseil régional en nous opposant, avec les cheminots, les salariés et les usagers pour défendre le service public ferroviaire et l'entreprise publique intégrée.

● LE CPER VOLET MOBILITÉS

En complément du CPER arrêté en 2022, ce volet mobilités 2023/2027, soit cinq exercices budgétaires, intègre les choix politiques officiels de favoriser le report modal en privilégiant les investissements sur les modes les plus vertueux. Vœu éminemment symbolique mais qui, pour prendre corps, aura dû s'accompagner de montants et d'engagements supérieurs, ce qui n'est pas le cas. Car quand on traite de l'inflation ferroviaire (Travaux) et des 50 M€ qui y figurent indûment (VFCEA* reprise par SNCF Réseau au titre des 14 lignes nationales), c'est bien une enveloppe annuelle plus faible qui nous est proposée. De plus, dans le cadre du protocole LDFT (lignes de dessertes fines du territoire), la région, volontariste mais exsangue financièrement, est contrainte de choisir entre les lignes, la pérennité, les fonctionnalités.

* VFCEA : Voie ferrée Centre Europe Atlantique



TROIS SCÉNARIOS SONT POSSIBLES ENTRE MAINTIEN DES PERFORMANCES, RALENTISSEMENTS ACCEPTABLES ET ÉVITER LA FERMETURE DE LA LIGNE.

Notre positionnement sur le désengagement de l'État via SNCF Réseau en 2017 lors du 1^{er} contrat de performance et lors du protocole était lucide et sans équivoque. Les besoins de financement du réseau ferré national ne sont pas à la maille des régions et céder à cette injonction serait dangereux pour la survie du réseau.

Pour le routier et le fluvial : part congrue pour le routier qui porte sur les projets lancés et non conclus. Renvoi au budget de VNF et au CPIER (contrats de plan interrégionaux État-Régions) pour le fluvial, avec des sujets de fond sur l'alimentation en eau, la navigabilité.

À ce stade, ce CPER reste une maquette qui doit franchir des étapes d'agrément auprès de l'IGEDD (inspection générale de l'environnement et du développement durable), qui est l'organisme de référence environnemental compétent.

● RENOUELEMENT DES CESER

Comme le laissent à penser les deux premiers sujets, les éléments de connaissance passent par les saisines des CESER par les exécutifs régionaux. Sans cette présence CGT, pas d'information, pas d'analyse et d'avis CGT, pas de possibilité d'infléchir ou de peser dans les décisions.

La construction, sous l'égide des comités régionaux dans leur acception complète qu'est la réunion des territoires et des professions, des futures délégations CESER, doit s'appuyer sur la capacité de mettre à disposition des candidatures issues des « transports ». Cela doit se faire en complément avec notre activité UIT en territoire pour à la fois alimenter en informations mais aussi construire luttes et projets CGT en territoires.

IL SEMBLE IMPÉRATIF DE PORTER DES PROJETS LOCAUX, DE LES FAIRE CONNAÎTRE ET PARTAGER LARGEMENT. CONTRIBUTER À CETTE CONSTRUCTION SERA PRÉCIEUX POUR TOUTE LA CGT, SI TOUTE LA CGT Y CONTRIBUE.

L'ACTIVITÉ UIT EN TERRITOIRE AUVERGNE RHÔNE-ALPES



Agnès NATON
Comité régional AURA

En Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), la CGT en territoire est mobilisée avec les cheminots pour gagner une convention TER de haut niveau.

A lors que l'automne arrive à grands pas, que l'actuelle convention qui lie la SNCF à la région AURA arrive à échéance, rien ne semble se dessiner quant à un accord entre les deux parties.

Pour la CGT, il y a urgence !

Tous les jours, des dizaines de milliers de personnes d'AURA utilisent le réseau TER et cette question de la convention ne peut pas être traitée sans prendre en considération les besoins des usagers, les propositions de la CGT contenues dans le cahier des charges alternatif rédigé par les secteurs cheminots.

(voir le lien (QR Codes) pour télécharger le dossier complet dans l'encadré «Bon à savoir»)

L'urgence climatique et les dérèglements météorologiques nous rappellent au quotidien la nécessité d'agir RAPIDEMENT et EFFICACEMENT face à ces enjeux. Pour cela, la CGT, avec d'autres organisations syndicales régionales, revendique une convention de haut niveau qui doit prévoir un service fiable, fréquent, rapide, efficace et sécurisé.

POUR GAGNER UNE CONVENTION TER DE HAUT NIVEAU

Cela nécessitera :

- * L'augmentation du cadencement. Aujourd'hui, c'est au mieux un train toutes les trente minutes. Il faut viser les vingt minutes, voire le quart d'heure, et une plus grande amplitude horaire, avec des trains tôt le matin et tard le soir, pour offrir une véritable alternative à l'automobile.
- * La hausse de la capacité des trains, particulièrement aux heures de pointe.
- * L'accompagnement systématique de tous les trains par des contrôleurs pour assurer la sécurité des voyageurs.
- * L'ouverture des gares accessibles aux PMR (personnes à mobilité réduite), avec une présence humaine pour informer, vendre des titres de transport, assurer la sécurité des usagers. Des parkings relais (P + R) ainsi que des connexions avec les transports urbains et interurbains doivent compléter le dispositif.
- * L'amélioration de la qualité de production pour réduire significativement les suppressions de trains ; cela passe notamment par des moyens humains et techniques à la hauteur.

- * Des tarifs accessibles à tous. La politique du conseil régional AURA prône la modération des dépenses pour le rail, qui va à l'encontre de la nécessité d'orienter davantage les flux automobiles vers le ferroviaire. Aujourd'hui, la région Auvergne-Rhône-Alpes préfère investir massivement dans des aménagements routiers. Cela prouve bien qu'elle dispose de moyens financiers substantiels mais qu'elle fait le choix d'un mode de transport polluant, nocif pour la santé et peu efficient.

Avec les organisations syndicales signataires, nous exigeons une politique volontariste envers le rail qui permette de réunir les conditions d'une politique de transport intégrée, multimodale et complémentaire.

C'est pourquoi nous réaffirmons la nécessité de la signature d'une convention de haut niveau entre le conseil régional et l'entreprise publique SNCF, fondée sur une meilleure articulation avec les autres trains (TGV, Intercités) ainsi qu'une utilisation optimale des installations ferroviaires (gares, dépôts, ateliers) plutôt qu'une segmentation du marché entre plusieurs opérateurs qui compliquerait et dégraderait immanquablement la production du TER.



Nous demandons une rencontre tripartite entre la SNCF, l'État et la Région sur la réouverture de certaines lignes ou tronçons de ligne. Les organisations syndicales signataires, porteuses de propositions concrètes, sont disponibles pour y participer et débattre de leurs propositions alternatives, pour répondre à l'urgence des besoins des populations et à l'urgence climatique.

i

Lors du bureau régional du 27 septembre, les unions départementales se sont engagées à travailler à déclinier les propositions contenues dans le cahier des charges alternatif concernant leur territoire, puis à initier avec les syndicats cheminots toutes initiatives pour les faire connaître aux syndicats, aux salariés, à la presse, pour interpeller les élus locaux, les politiques... afin de gagner une convention à la hauteur des besoins et le développement du train public en AURA.

Pour consulter le dossier complet
« Pour le développement du train public en
Auvergne-Rhône-Alpes »

CONVENTION TER SNCF –
Auvergne-Rhône-Alpes
État – Bilan - Perspectives
Les revendications de la CGT

POUR EN SAVOIR PLUS :

“ Sur la convention TER en
Auvergne Rhône-Alpes »



UNE NOUVELLE DONNE POUR DES TRANSPORTS ÉQUITABLES



David GOBÉ
Secrétaire du Comité
d'entreprise européen SNCF
Président de la section
ferroviaire d'ITF

L'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) va publier son manifeste pour des transports équitables afin de peser sur les enjeux du transport dans l'UE. La campagne des élections européennes qui se déroulera le 9 juin 2024 sera l'opportunité de lancer des initiatives en Europe pour porter nos revendications sectorielles.

CAR IL N'Y A PAS DE PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE EN EUROPE, IL Y A UNE PÉNURIE DE BONS EMPLOIS !

LES TRANSPORTS ET LES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS SONT ESSENTIELS POUR L'EUROPE. CENDANT, LE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS EN EUROPE EST TROP SOUVENT DÉFINI PAR DE BAS SALAIRES, DE LONGUES HEURES DE TRAVAIL ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL MÉDIOCRE ET QUI SE DÉTÉRIORENT.

L'UNION EUROPÉENNE N'A PAS SU RÉPONDRE CORRECTEMENT AUX DÉFIS SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES CRÉÉS PAR LA LIBÉRALISATION, LA DÉRÉGLEMENTATION, LA PRIVATISATION, LA MONDIALISATION.

Ces politiques ont non seulement conduit au démantèlement d'une partie des entreprises publiques de service public et des statuts de ses salariés, ainsi qu'une exploitation accrue des travailleurs européens, mais aussi à l'aliénation politique des citoyens européens, une aliénation qui a conduit à un soutien accru aux partis autoritaires de droite.

La revitalisation du syndicalisme et l'augmentation du pouvoir des travailleurs sur le lieu de travail sont nécessaires pour freiner cette augmentation et donner aux travailleurs une voix sur les décisions qui les concernent.

l'ETF PROPOSE SIX AXES MAJEURS POUR UN TRANSPORT ÉQUITABLE.

1 Le rôle fondamental des transports pour la société est trop souvent ignoré par les décideurs politiques européens et nationaux. Il en résulte une mauvaise gouvernance, un contrôle inefficace, un manque de cohérence entre les politiques, y compris en matière d'investissements, et l'absence de vision systématique et stratégique de l'avenir des transports et de ses travailleurs. Cela doit changer !

Une approche de la politique des transports centrée sur les travailleurs et un engagement politique décisif à l'égard des préoccupations des travailleurs des transports avec une vision stratégique orientée vers l'avenir des transports en tant que secteur clé d'intérêt général ; Il s'agit de placer les transports au cœur de l'élaboration des politiques de l'UE et relier les décisions en matière de politique des transports à la politique industrielle de l'UE, une maîtrise publique est nécessaire.

2 Les politiques européennes et nationales des transports se concentrent sur la libéralisation des marchés des transports. Lorsqu'elle est fondée sur la réduction des coûts et la dégradation des salaires et des conditions de travail, la libéralisation des marchés des transports n'a pas conduit à des gains d'efficacité, mais à une inefficacité accrue, tout en exerçant une pression à la baisse sur les salaires et la sécurité. Ces politiques sont la cause fondamentale du problème systémique et existentiel aigu dans les transports - une pénurie d'emplois décents ! La fragmentation, l'externalisation et la sous-traitance encouragées par les politiques de libéralisation sapent les conditions de travail, empêchant les femmes et les jeunes de travailler dans les transports. Des employeurs de transport sans scrupule exploitent et subvertissent les lois et les obligations sociales.



Il nous faut des protections spécifiques pour les travailleurs mobiles, en particulier internationaux, en tenant compte des spécificités sectorielles avec des mesures substantielles et correctement financées visant à soutenir et à promouvoir la négociation collective [conformément à la directive (UE) 2022/2041 relative à des salaires minimaux adéquats dans l'Union européenne et au socle européen des droits sociaux].

Une législation à l'échelle de l'UE pour réglementer la sous-traitance afin de décourager les situations injustes et abusives ; un rôle renforcé pour l'Autorité européenne du travail (AET) pour mettre fin au dumping social, qui offre des avantages concurrentiels pour les entreprises de transport. Il faut également que la responsabilité et la diligence raisonnable soient normalisées et appliquées tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

3 Les transports doivent être un secteur inclusif qui reflète la diversité de la société européenne. La vision des travailleurs européens des transports est une vision du transport équitable qui soutient activement tous les travailleurs des transports, mais en particulier les jeunes, les femmes et les minorités ethniques et religieuses, les travailleurs migrants des transports, les travailleurs des transports LGBTQI+ et les travailleurs des transports handicapés, tant sur le marché du travail que dans la société.

Le travail dans les transports doit être sûr, exempt de harcèlement et de discrimination, une approche sensible au genre et une

cohérence de la politique des transports de l'UE et des États membres doit être mise en œuvre afin d'encourager un plus grand nombre de femmes à rejoindre le secteur des transports et à y rester.

4 L'intégration verticale des entreprises et la multiplication de filiales dans la chaîne d'approvisionnement se sont étendues à l'ensemble des transports. Cela a développé une dynamique de pouvoir déséquilibrée, où de moins en moins d'entreprises de transport imposent leurs exigences aux gouvernements nationaux et dictent le présent et l'avenir des transports européens. Une surveillance économique approfondie au niveau international doit s'assurer que les grandes entreprises respectent les règles économiques et sociales, y compris les obligations en matière de Sécurité sociale et fiscale ; une plus grande transparence dans le processus décisionnel concernant les exemptions aux règles de concurrence ; les mécanismes de conditionnalité sociale liés aux subventions et aux exonérations d'aides d'État.

5 L'urgence climatique actuelle exige une action urgente. Une transition verte n'est possible que si elle surmonte l'injustice sociale et politique et assure une répartition équitable des émissions et des ressources. Par conséquent, une transition verte doit être juste. Elle doit bâtir une économie juste et inclusive. Elle doit veiller à ce que les opportunités et les coûts soient partagés équitablement par le biais de négociation, d'un dialogue avec la société civile et de conventions collectives qui garantissent et promeuvent des conditions de travail décentes, sans laisser de côté aucun travailleur et territoire. L'arrêt des politiques d'austérité : les mesures d'austérité ne peuvent que nuire aux travailleurs, à leurs familles et à leurs communautés, tout en sapant les engagements en matière de politique environnementale. La politique économique et budgétaire doit soutenir les politiques sociales environnementales. Un engagement politique et un financement public approprié et suffisant pour des transports collectifs de qualité en tant que service public doté de ressources pour des emplois de haute qualité dans

le secteur des transports ; l'engagement substantiel des travailleurs et des syndicats dans le suivi et l'évaluation du déploiement des fonds consacrés à la transition environnementale dans les transports.

Des études d'impact social obligatoires aux niveaux sectoriel, régional et de l'entreprise en prévision des effets de la transition verte sur l'emploi, l'égalité, les besoins en compétences et en formation, ainsi que la santé et la sécurité au travail ; des politiques et des mesures de requalification et de perfectionnement correctement financées au niveau de l'entreprise, en tenant compte des revendications des travailleurs et de leurs syndicats, en coordination avec les employeurs ; des mécanismes de soutien correctement financés pour tous les travailleurs individuels en cas de licenciement.

6 La trajectoire actuelle de numérisation et d'automatisation dirigée par les entreprises et axée sur le profit promet d'intensifier le travail, d'accroître à la fois la surveillance des travailleurs et les disparités socio-économiques entre les travailleurs et les régions. Les technologies doivent soutenir et renforcer le travail décent !

La numérisation et l'automatisation de notre société ont le potentiel de réduire l'intensité et la charge de travail, et d'apporter des avantages sociaux aux travailleurs et aux citoyens. Cependant, il doit être dirigé par les travailleurs et centré sur les personnes pour que cela se produise. La politique internationale doit veiller à ce que les travailleurs et leurs syndicats soient consultés tout au long du processus d'application des technologies numériques sur le lieu de travail, et tout changement doit être négocié avant sa mise en œuvre. Des programmes et des établissements d'enseignement doivent être mis à disposition pour assurer la reconversion et le perfectionnement corrects et adéquats de tous les travailleurs touchés. Les politiques doivent veiller à ce que la transition numérique soit juste et inclusive. Mettre à jour le droit du travail de l'UE afin de protéger les travailleurs contre les défis découlant de l'utilisation des nouvelles technologies, telles qu'une loi sur l'IA (intelligence artificielle) sur le lieu de travail centrée sur les travailleurs. Les politiques visant à encourager la numérisation ne se produisent sur le lieu de travail que par la négociation avec les travailleurs et leurs syndicats !

Les technologies numériques doivent être utilisées pour renforcer le travail décent, les droits du travail et la démocratie, encourager l'égalité des sexes et pour inciter davantage de femmes à travailler dans les transports.

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 (FNMSM-CGT)**

Pierrick Samson
Fabien Delacroix
Marc Sagot

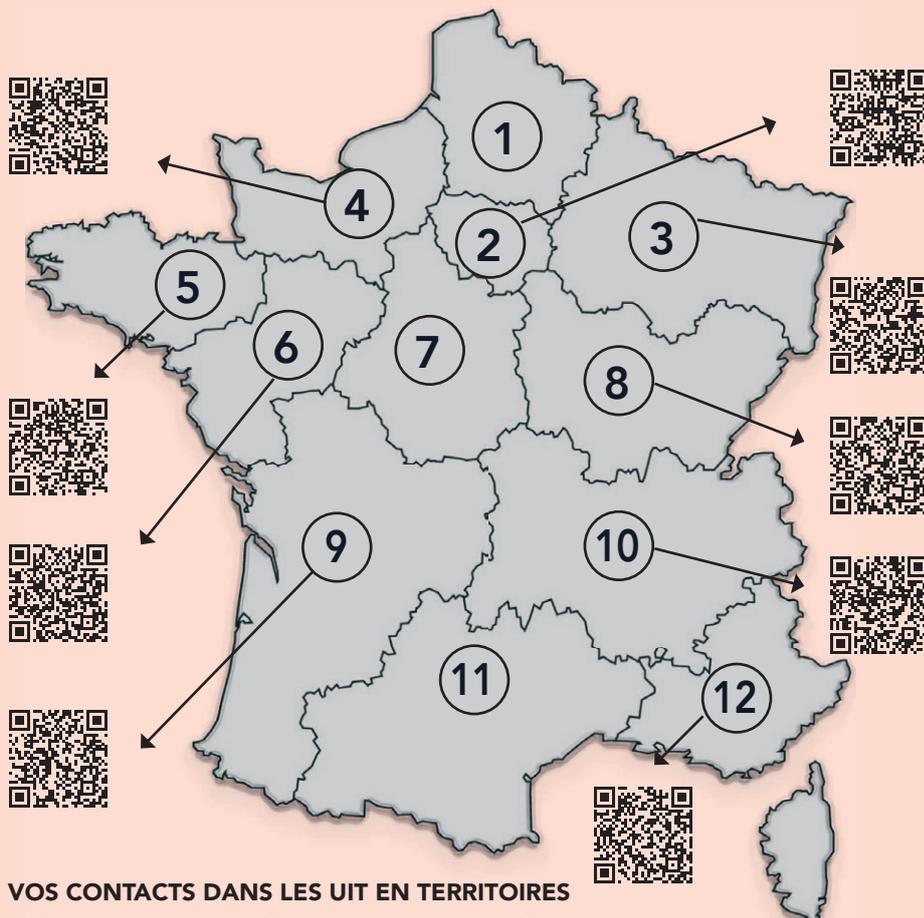


Fédération
Nationale des
Syndicats
Maritimes

Les camarades indiqués en rouge composent
le Secrétariat de l'UIT

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

Ivan Candé

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

Stage Transports (UIT)



Dates : du 10 au 14 juin 2024

Les besoins de déplacements des populations et les activités économiques doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et institutionnelles. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation doivent viser une réponse aux besoins, et non un marché du transport. De nouvelles exigences de l'opinion publique s'expriment depuis plusieurs années à l'égard des questions d'environnement, d'aménagement, de développement durable et des enjeux énergétiques. La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre, dont celles des transports.

À QUI S'ADRESSE CE STAGE ?

Ce stage s'adresse à des dirigeant·es :

- En charge de l'activité Transports dans une organisation territoriale (UD ou CR) ;
- Membres des directions fédérales constitutives de l'UIT ;
- Dirigeant·es confédéraux·ales travaillant sur ces questions.

CONTENU DU STAGE

- Objectifs et enjeux du transport de marchandises, de voyageurs et de la logistique ;
- État des lieux dans le secteur du transport (salarial) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT) ;
- Politiques publiques des transports et leurs financements ;
- Les lieux de décisions des orientations et d'interventions en matière de transport ;
- Externalisation des enjeux à la population ;
- Concepts revendicatifs Transports de la CGT et leurs appropriations.

OBJECTIFS DU STAGE

Acquérir les connaissances nécessaires à la conduite du mandat en associant les transports à la construction de la démarche revendicative CGT.

Développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté. À partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de force, être en capacité de peser efficacement sur celle-ci.

Les stagiaires seront en capacité d'expliquer et de mettre en œuvre la démarche de la CGT en faveur d'un système de transport conforme à nos orientations et nos revendications CGT.

FICHE COMPLÈTE DU STAGE TRANSPORTS 2023 SUR www.cgt.fr (formation syndicale)

STAGE TRANSPORTS (UIT) DU 10 AU 14 JUIN 2024

Nom : Prénom : H F Âge :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Tél : Mail :

Candidature présentée par : Confédération Union Départementale Fédération Union Locale ou Comité Régional

Entreprise : Secteur public Nationalisé Privé

Fédération CGT : UD :

Responsabilités syndicales : Dirigeant fédéral Dirigeant confédéral animateur du collectif UIT Autre :

Responsabilités électives / mandats : Élu CSSCT Administrateur Élu CSE Élu Comité de Groupe Membre de CESER

Formations syndicales (expériences militantes dans le domaine) :

Fiche à retourner à :

■ Espace Revendicatif – 263 rue de Paris – 93515 Montreuil Cedex @ territoires@cgt.fr ☎ 01.55.82.81.56

■ UIT CGT – Case 571 – 263 rue de Paris – 93515 Montreuil Cedex @ uit@cgt.fr ☎ 01.55.82.80.47