



LIAISON

№114
1^{ER} TRIMESTRE 2024

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS



DOSSIERS

- 1 Restructuration des branches maritimes
- 2 FRET, la bataille n'est pas terminée



RENCONTRE



Avec Thierry Nier sur les axes majeurs du travail et les objectifs de la Fédération des cheminots.

DOSSIER 1

Restructuration des branches maritimes

TOURS
LE
CONGRÈS

TOUS.TES CHEMINOT.ES

45^e CONGRÈS
cgtRencontre avec
Thierry Nier**DOSSIER 2**

FRET : la bataille n'est pas terminée

SOMMAIRE

- 3 DOSSIER 1 :**
Restructuration des branches maritimes : Un enjeu de taille
- 6 ÉLECTIONS PARTIELLES :**
La CGT Air France confirmée
- 7 J'ADHÈRE**
- 8 EN RÉGION :**
Vectalia Béziers Méditerranée
La CGT majoritaire
- 9 RENCONTRE :**
Thierry Nier nous retrace les axes majeurs du travail et les objectifs de la Fédération CGT des cheminots pour les trois ans à venir.
- 13 RÉOLUTION TOXIQUE :**
L'Europe autorise le Méga camion avec deux voire trois remorques
- 15 DOSSIER 2 :**
FRET, la bataille n'est pas terminée
- 19 20 CONTACTS :**
Les UIT en territoires



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 114
(1^{er} Trimestre 2024)
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 :
Patrick RISPAL

Conception-réalisation :  Agence Comtown/FMR

Photos et illustrations :
Agence Comtown, IS, DR

Impression :
Rivet Presse Édition - Limoges 

DOSSIER 1

RESTRUCTURATION DES BRANCHES MARITIMES

UN ENJEU DE TAILLE



Emmanuel CHALARD
Secrétaire Général de la
FOMM CGT

"La FOMM CGT mettra tout en œuvre pour défendre les intérêts des officiers navigants quel que soit leur secteur de navigation".

QUE DIT LA LOI N° 2022-1158 ?

Selon les chiffres de l'ENIM, les marins au commerce représentent une population de 15 000 salariés. Une population statistique très faible par rapport aux autres activités salariées de notre pays.

Des secteurs de navigation très spécifiques suivant l'organisation du travail aux activités.

1. Services Portuaires Forte contrainte Astreintes, Heures Supplémentaires et Congés annuels APERM
2. Navigation côtière et nationale sur des cycles de moins de 6 semaines, 3 embarquées et 3 en repos congés GASP
3. Navigation à l'internationale avec des cycles supérieurs à 6 semaines ADF

Des Officiers et des personnels d'exécution avec une organisation du travail et une rémunération spécifique.

EN QUOI SOMMES-NOUS CONCERNÉS ?

Tant les navigants aujourd'hui couverts par une Convention collective étendue, dite branche professionnelle que les navigants aujourd'hui non ou mal couverts par une Convention collective étendue, dite branche professionnelle ...

En général relevant de petits armements ou de services de l'Etat, beaucoup de navigants à la navigation côtière ou au yachting dans les TPE ne sont pas couverts par une convention collective étendue ou couverte, par défaut, par une convention inadaptée.

Les officiers des compagnies de Ferries sont couverts par défaut par la convention Armateur de France qui ne tient pas compte d'une organisation du travail en cycle inférieure à 6 semaines. De plus en plus nombreux, les navigants des compagnies de Croisière ne sont pas couverts par une convention collective étendue.

AU-DELÀ DES SPÉCIFICITÉS ...

Tous les navigants résidents en France doivent pouvoir bénéficier d'un contrat engagement maritime directe avec l'armateur. Tous les navigants par seuil de 11 salariés doivent pouvoir bénéficier de collèges navigants. Tous les officiers par seuil de 11 salariés doivent pouvoir bénéficier d'un collège spécifique conduisant à une voix représentative sur leur chapitre.

RESTRUCTURATION DES BRANCHES MARITIMES

QUELS SONT NOS DROITS DE NÉGOCIATION ?

Le Directeur général du travail nous a adressé un courrier en janvier 2023 rappelant le cadre suite aux préavis de grève des fédérations maritimes CGT :

“La faiblesse du nombre de salariés couverts et de l’activité conventionnelle dans certaines branches ainsi que l’absence de couverture de certaines activités militent pour une restructuration adaptée aux branches du secteur maritime. (...)

Je tiens par ailleurs à vous garantir qu’aucune décision de fusion administrative n’interviendra sans que ne soient associés préalablement l’ensemble des partenaires sociaux du secteur, ainsi que leurs représentants au niveau national interprofessionnel. En effet, si le ministre du Travail, du Plein emploi et de l’Insertion devait procéder à la fusion administrative de conventions collectives du secteur maritime, la procédure de consultation prévue par l’article L. 2261-32 du code du travail sera naturellement respectée.”

Rien d’étonnant puisque le 2 octobre 2019 est intervenu la décision du Conseil constitutionnel, saisi par le Conseil d’Etat d’une question prioritaire de constitutionnalité.

Il a jugé que le législateur n’a pas fixé de critère pour déterminer ce qu’il entend par « cohérence du champ d’application des Conventions collectives ». Ce manque de précision ne permet pas de borner et de contrôler l’étendue de la compétence du ministère du travail. Par conséquent, l’exercice par lui, de cette prérogative,

pourrait porter une atteinte à la liberté contractuelle (conventionnelle) disproportionnée par rapport à l’objectif de l’intérêt général poursuivi.

Suite à l’intervention de la CGT, le Directeur Général du Travail nous a rappelé en janvier 2023 les éléments suivants :

Vous avez en effet fait part à mes services de différents projets de restructuration sur lesquels vous travaillez actuellement aux côtés des organisations patronales. Ma position a toujours été de favoriser la fusion des branches par voie conventionnelle ; ce n’est qu’en cas d’échec de ces négociations que la fusion administrative est envisagée. J’attire cependant votre attention sur la nécessité d’entamer de manière rapide et effective les rapprochements que vous envisagez. Ces avancées devront se traduire par



des éléments concrets, tels qu'un accord de méthode ou des lettres paritaires d'engagement, décrivant les projets de fusion et indiquant un calendrier crédible de négociation permettant d'aboutir dans un délai raisonnable à un ou plusieurs rapprochements de branches. S'agissant des modalités concrètes de fusion des champs des conventions collectives, je voudrais enfin profiter de ce courrier pour vous rappeler plusieurs éléments.

Lorsque la fusion des champs intervient, par voie conventionnelle ou administrative, l'ensemble des organisations syndicales et patronales représentatives dans les branches concernées demeurent autour de la table jusqu'à la fin du cycle de représentativité en cours, en application de l'article L. 2261-34 du code du travail. Pour le cycle de représentativité suivant, seules les organisations syndicales et patronales remplissant les critères de représentativité sur le périmètre de la branche fusionnée

demeurent cependant représentatives, en application du droit commun. Pour autant, les organisations reconnues représentatives demeurent libres de leur propre organisation et de la composition de leur délégation, qui peut être adaptée aux thématiques négociées dans la CPPNI de la branche fusionnée.

Les partenaires sociaux disposent par ailleurs d'un délai maximum de cinq ans pour procéder à l'harmonisation des stipulations conventionnelles dans la branche fusionnée, afin que l'ensemble des activités soient finalement couvertes par une convention collective unique, conformément à l'article L. 2261-33 du code du travail. À défaut d'harmonisation à la fin de cette période transitoire, ce sont les stipulations de la convention de rattachement qui s'appliquent à l'ensemble des entreprises et des salariés de la branche fusionnée – à l'exception de certaines situations spécifiques aux anciennes branches rattachées qui peuvent continuer à être régies par les stipulations de leur ancienne convention collective.

Les futures conventions collectives pourront par ailleurs prendre la forme d'un tronc commun couvrant l'ensemble des salariés de la branche et pourront éventuellement être complétées d'annexes sectorielles ou catégorielles spécifiques. En effet, les salariés des différentes branches du secteur maritime exercent aujourd'hui une grande variété d'activités, encadrées par des textes normatifs différents et présentant des contraintes irréductibles, qui justifie des traitements conventionnels différenciés. Dans ce cadre, des annexes comportant des stipulations spécifiques aux différentes catégories de salariés pourront être négociées, à condition que chaque différence de traitement soit justifiée par une différence objective d'activité, dans le respect du principe d'égalité de traitement entre les salariés de la branche.

i

DANS L'INTÉRÊT DES NAVIGANTS

LA FOMM CGT REVENDIQUE LE MAINTIEN D'UNE BRANCHE SPÉCIFIQUE AU LARGE, DISTINCTE DES ACTIVITÉS NATIONALES DES SERVICES PORTUAIRES, DU CABOTAGE NATIONAL ET DES FERRIES.

ÉLECTIONS PARTIELLES

À AIR FRANCE LA CGT CONFIRMÉE



APRÈS LES ÉLECTIONS DE MARS 2023 QUI ONT VU LA CGT AIR FRANCE REDEVENIR REPRÉSENTATIVE APRÈS UN SEUL MANDAT, LE SYNDICAT CONFIRME SA REPRÉSENTATIVITÉ APRÈS UNE ÉLECTION PARTIELLE DANS LE PÉRIMÈTRE INDUSTRIEL.

En 2019, après une érosion régulière de son électorat depuis 2001, la CGT Air France avait perdu sa représentativité en passant sous le seuil des 10 %. L'ère qui s'ouvrait à ce moment-là était pleine d'incertitudes car nombre de syndicats, ayant perdu leur représentativité, sont restés englués dans les difficultés que cela engendre tant sur le plein interne qu'institutionnel.

C'était sans compter sur la détermination des militantes et militants de la CGT Air France qui, en un seul mandat, ont réussi l'exploit de retrouver la représentativité en repassant la barre fatidique des 10 %.

Malheureusement, l'élection sera contestée quelques mois plus tard par le syndicat Solidaire remettant en question la loyauté du scrutin en raison de l'utilisation, par les syndicats UNSA et CGC, d'une vidéo « bilan du CSE Industriel » lors du mandat écoulé et diffusée le jour de l'ouverture du scrutin. La justice donnera raison à Solidaire en annulant les élections sur le périmètre industriel.

La CGT Air France s'est donc vue contrainte de réitérer son résultat pour maintenir la représentativité regagnée depuis seulement un an. Cette élection partielle s'est déroulée du 18 mars au 8 avril 2024 sur le seul périmètre DGI. Avec un score de 15,74 % pour 848 voix, nous nous donnions pour objectif d'en faire au moins autant, si ce n'est plus, afin de faire la démonstration que notre retour à la table des représentatifs, il y a un an, n'était pas dû au hasard.

Bien évidemment, la première des priorités était de faire voter tous les nôtres ! Et au-delà de ça, être le plus hégémonique possible.

Sur fond d'accord NAO faiblard et d'accord de participation insuffisant et hiérarchisé, les attentes des salariés sur les questions pécuniaires ont dessiné une campagne mouvementée et de haut niveau. Sans compter l'actualité brûlante concernant la plateforme d'Orly suite à l'annonce de la fermeture de l'escalade d'Air France et des conséquences en termes d'emploi.

Les militantes et militants ont battu et ratisé le terrain, ne ménageant pas leurs efforts pour convaincre du bien-fondé de mettre le syndicat CGT Air France, celui de la lutte en proximité avec les salariés, en tête des syndicats en glissant dans l'urne, un bulletin à son nom.

Après trois semaines intenses, de tractages, d'heures d'information et de débats, le scrutin s'est clos le lundi 8 avril 2024, jour d'ouverture du 55e Congrès fédéral de la CGT Transports, laissant place au verdict des urnes. C'est avec satisfaction que les résultats annoncés ont vu la représentativité de la CGT Air France maintenue, malgré une campagne fallacieuse de dénigrement à l'encontre du syndicat de la part de Force Ouvrière.

La CGT Air France progresse en termes de voix avec 874 contre 848 mais la forte participation (plus importante que lors du scrutin précédent) fait baisser légèrement notre score sur le périmètre concerné à 15,33 %.

J'ADHÈRE



Vincent SALLES,
Secrétaire général adjoint
d'Air France

L'OBJECTIF PRINCIPAL ET PRIORITAIRE DE MAINTENIR LA REPRÉSENTATIVITÉ DU SYNDICAT AU NIVEAU NATIONAL EST REMPLI ! RESTE MAINTENANT À ASSEOIR NOTRE POSITIONNEMENT POUR PROGRESSER ÉLECTORALEMENT. LE MEILLEUR DES MOYENS POUR CE FAIRE EST DE POURSUIVRE LE TRAVAIL DE TERRAIN POUR CONVAINCRE LES SALARIÉS DE REJOINDRE NOS RANGS EN SE SYNDIQUANT ET DEVENIR À LEUR TOUR DES MILITANTES ET MILITANTS QUI FERONT GRANDIR LA CGT AIR FRANCE.



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

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

JE SCANNE

CGT VECTALIA BÉZIERS MÉDITERRANÉE

LA CGT DEVIENT L'ORGANISATION SYNDICALE MAJORITAIRE DE VECTALIA BÉZIERS MÉDITERRANÉE, APRÈS UN RÈGNE SANS CONCURRENCE DE L'UNSA TRANSPORT.



Malgré une répression et un harcèlement mené par la Direction de Vectalia, avec le soutien du syndicat UNSA peu désireuse de voir apparaître un syndicalisme de proximité, de masse et sans compromission, les camarades ont résisté à toutes les pressions et tentatives de licenciement pour permettre cette victoire indiscutable. En effet, avec une participation de près de 97%, il ne fait nul doute que les salariés ont largement voulu du changement en votant majoritairement pour la liste présentée par la CGT. Durant ces quatre dernières années, Mounir et Perrine se sont investis avec conviction et courage pour permettre cette victoire dans laquelle l'Union Locale CGT de Béziers et la Fédération Nationale des Syndicats des Transports CGT, ont apporté tout le soutien nécessaire, notamment par l'organisation de mobilisation devant l'entreprise et l'envoi de motion de soutien.

Malheureusement, le combat n'est pas fini puisque dès la première réunion du CSE, un huissier était mandaté afin de continuer à mettre la pression aux nouveaux élus de la CGT. Il semblerait que ni la Direction ni l'UNSA aient l'esprit tranquille ...

Preuve en est, la Direction a fait un recours contre la décision de l'inspection du travail, qui a refusé le licenciement de Mounir, nouveau délégué syndical CGT. La FNST CGT, avec les organisations en territoire, continuera à apporter tout son soutien à cette nouvelle base syndicale.



THIERRY NIER

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL



ÉLU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS LORS DU 45^E CONGRÈS, THIERRY NIER NOUS TRACE LES AXES MAJEURS DU TRAVAIL ET LES OBJECTIFS DE LA FÉDÉRATION POUR LES TROIS ANS À VENIR.



Thierry Nier
Secrétaire général
de la CGT Cheminots



Nous traversons une période inédite dans l'entreprise SNCF avec des changements profonds. Comment situer l'action de votre Fédération et de ses structures de proximité dans ce contexte ?

Nous sommes en effet percutés depuis ces dix dernières années par des transformations profondes de la SNCF et particulièrement par deux réformes structurantes, celles de 2014 et 2018.

À chaque fois, nous y avons opposé une forte mobilisation des cheminots ainsi qu'un projet alternatif : « La voix du service public » en 2014, mais aussi « Ensemble pour le fer » en 2018.

Concernant le fret ferroviaire, là aussi un projet complet avait déjà été élaboré par la Fédération en 2020 : « Ensemble pour le Fret ». Mais, aujourd'hui, face à l'attaque de la Commission européenne et l'annonce conjointe (gouvernement et direction SNCF) de la discontinuité économique, nous travaillons un projet répondant directement à ce scandale d'État !

Nous sommes convaincus que des projets à l'échelle nationale sont nécessaires pour éclairer les syndiqués et, plus largement, les cheminots pour ainsi impulser les débats dans les syndicats, et ouvrir des perspectives de mobilisations sur la durée pour le développement du service public ferroviaire.

Ces projets doivent pouvoir trouver un prolongement dans les syndicats en s'appuyant sur les revendications locales (réouverture de lignes, de gares, de guichets, de triages), ainsi que sur les besoins en matière de production, notamment l'emploi, les conditions de travail et les droits des cheminots.

Votre Congrès a été une réussite. Selon toi, quels vont être les axes majeurs des trois ans à venir ?

Notre 45^e Congrès a tenu toutes ses promesses en matière de débats. Les délégués ont pu exprimer leurs avis et propositions sur différents sujets, mais aussi faire partager leurs expériences.

Le premier axe sur lequel nous allons travailler est l'implication la plus large de nos syndiqués dans l'activité et les décisions de la CGT à tous les niveaux.

Cela nécessite que nous puissions nous appuyer sur l'ensemble des adhérents sur les lieux de travail : ils constituent notre force. Dans cette perspective, nous avons décidé d'accélérer la mise en place de référents de sites sur les chantiers, en connexion avec les syndicats.

Cela nous permettra d'étendre notre maillage en proximité et nous aidera à être en prise directe avec les cheminots.

Le second axe est la construction de projets de développement du ferroviaire qui traiteront différents thèmes comme le maintien du fret public, la sécurité des circulations et la qualité de service, les droits des cheminots.

La question des salaires et des pensions sera aussi centrale et fera l'objet d'une campagne sur la durée. Notre but est de replacer ces sujets au cœur des débats et des mobilisations avec les cheminots, mais aussi d'amener des éclairages et explications sur ce qu'est le salaire et notamment la part socialisée (cotisations sociales) qui finance notre protection sociale.

Ces campagnes et projets seront travaillés collectivement avec les camarades de la Commission exécutive (CE) fédérale, du Conseil national, des secteurs et des syndicats afin qu'ils puissent être plus facilement appréhendés par les syndiqués et débattus avec les cheminots, au-delà de ceux de la SNCF.

Nous sommes la Fédération de tous les cheminots !



Quelle place doivent occuper vos syndicats dans les luttes actuelles et à venir ?

Les syndicats sont au centre de notre activité et donc des luttes, puisqu'ils sont situés au plus près des lieux de production et donc des cheminots.

Le congrès l'a confirmé, nous devons reprendre notre place en proximité en nous appuyant sur la disponibilité et

l'engagement des militants CGT qui n'est plus à démontrer pour être véritablement à l'écoute des cheminots et répondre à leurs préoccupations du quotidien, tout en les éclairant sur les enjeux nationaux.

Réinvestir les lieux de travail c'est aussi nous permettre de reconquérir le terrain qui nous est contesté par la direction SNCF et les autres organisations syndicales depuis de nombreuses années en menant la bataille des idées en proximité sur tous les sujets.

Chaque syndicat pourrait réfléchir à construire ou rafraîchir ses cahiers revendicatifs locaux.

C'est en partant des syndicats que nous pourrions réfléchir à nos démarches revendicatives nationales les plus adaptées en fonction des sujets et ainsi construire un rapport de force conséquent pour gagner sur nos revendications.

La mise en œuvre de la réforme de 2018 déconstruit méthodiquement la SNCF. Quel est l'objectif de la Fédération CGT cheminots sur ce sujet ?

Ce contexte accélère la division des cheminots : chacun est enfermé dans sa société, son activité voire son produit. Nous visons deux objectifs principaux. Le premier est la réunification du système ferroviaire (sociétés du groupe, filiales diverses et entreprises ferroviaires privées).

Elle permettrait de mutualiser les moyens de production, quelque soit le métier, et de bâtir les synergies nécessaires à un fonctionnement cohérent des différents services intervenant dans la production ferroviaire.

Nous voulons gagner le retour à une entreprise unique et intégrée sous maîtrise publique, seule à même de répondre aux besoins de la population, d'assurer un haut niveau de sécurité et de qualité de service.

Notre second objectif est la réunification du corps social autour de droits similaires afin que nous puissions tous exercer le mieux possible notre travail et vivre décemment.

La notion de droits de haut niveau est essentielle pour tous les cheminots. Celle de devoir aussi, puisqu'elle renvoie à une logique de service public avec les contraintes qui lui sont inhérentes (travail de nuit, en décalé, astreinte, continuité de service...).

Sur cette base nous voulons travailler un « **Nouveau statut du travail cheminot** » élaboré à partir de celui dont bénéficient les cheminots statutaires, en intégrant les droits et règles plus favorables qui existent dans d'autres entreprises ferroviaires.

Cette démarche nous engage tous pour mener la bataille avec l'ensemble des cheminots de la branche.





« BOUSCULEZ-NOUS ! »

En matière de protection sociale, nous continuerons de lutter pour gagner l'extension du régime spécial des cheminots de la SNCF à la Branche.

Quelle place devez-vous donner aux aspects Orga ? Pour faire quoi et dans quel but ?

La question de l'organisation est fondamentale. Nous y consacrerons beaucoup de temps et d'énergie durant ce mandat. Nos 290 syndicats de sites doivent redevenir les lieux de vie et de débats pour que les syndiqués reprennent du plaisir à militer.

Pour gagner un rapport de force favorable sur la durée, nous devons déjà nous engager à renforcer la CGT. Le potentiel de syndicalisation est important au sein de la SNCF, mais aussi dans les autres

entreprises de la Branche.

La prise de responsabilités des femmes dans notre organisation sera un autre fil conducteur du mandat. Cette perspective doit s'entrecroiser avec les batailles revendicatives pour l'accès des femmes à l'ensemble des métiers sans discrimination et en faisant respecter les règles élémentaires en matière de conditions de vie et de travail.

Engageons-nous auprès des nouveaux cheminots entrés à la SNCF depuis le premier janvier 2020 en CDI, ainsi qu'à ceux des entreprises ferroviaires privées (EFP) en leur proposant l'adhésion à la CGT.

Les thèmes à discuter et les perspectives revendicatives convergentes sont réels.

Le rajeunissement de la CGT est, doit être, une priorité. Dans le respect de nos règles de vie commune et de fonctionnement de nos structures, nous devons porter ce message aux jeunes cheminots : « **Bousculez-nous !** ». « Toutes et tous cheminots », n'est pas qu'un slogan, c'est une ambition collective !

La Rédaction.

POIDS LOURDS XXL



Jacky ALBRAND
Secrétaire Général FNST CGT

SUITE AU VOTE D'UNE RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN LE 12 MARS DERNIER POUR L'AUGMENTATION DES LIMITES DE POIDS ET DE LONGUEUR DES POIDS LOURDS, LA VOIE EST OUVERTE À LA CIRCULATION DES MÉGA-CAMIONS, À TRAVERS L'UNION EUROPÉENNE !

A lors que ce sont les 18,75 mètres et 44 tonnes maxi qui circulent aujourd'hui, l'Europe autorise le Méga camion avec deux voire trois remorques pouvant mesurer jusqu'à 25,25 mètres et transporter jusqu'à 60 tonnes de marchandises ! Ce type de camion « XXL » copié sur les modèles des pays Australiens, Canadiens et Américains, des pays qui comptent parmi les plus étendus au monde et disposent d'un réseau routier et autoroutier beaucoup plus étoffé que l'Union Européenne et d'une infrastructure ferroviaire quasi nulle. On parle donc de « train roulant » !

POIDS LOURDS XXL

Depuis 2013, le débat sur le déploiement des poids lourds XXL dans l'Union Européenne n'a pas convaincu le gouvernement français, contrairement à nos voisins Belges, Espagnols, Portugais, Allemands, Hollandais, Suédois, Finlandais et Danois qui les ont autorisés à circuler sur leurs routes.

Le texte, adopté ce 12 mars, par le parlement européen modifie les conditions de circulations transfrontalières des méga-camions qui n'ont, dorénavant, plus besoin d'accord entre deux pays frontaliers ; il suffira juste que le pays membre ait autorisé les méga-camions sur son territoire.

Pour l'heure, le Ministre délégué aux Transports réaffirme l'opposition de la France à s'inscrire dans une libéralisation des transports routiers ; les États membres se retrouveront en juin prochain lors d'un Conseil européen pour adopter une position nationale sur le sujet.

Pour la FNST CGT, la question de transporter plus de marchandises avec moins de camions interroge notamment sur l'impact environnemental ; les études démontrent que le déploiement massif des méga-camions nous amène à une croissance des émissions de gaz à effet de serre.

Sur le plan de la sécurité routière, ces « camions XXL » sont calibrés pour se déplacer sur les autoroutes ; or, ces camions, de la taille de convois exceptionnels, pourraient rencontrer des difficultés sur le réseau secondaire quand on sait que l'hexagone occupe la 1^{ère} place mondiale avec près de 43.000 ronds-points sur le territoire, faisant peser ainsi un risque accru en matière d'accidentologie.

L'augmentation considérable des charges transportées par ces méga-camions aura une répercussion sur le niveau d'usure de nos infrastructures routières et équipements*.

* pour information : la dégradation observée pour le passage d'un camion équivaut à celle de 300.000 voitures.

i

LA QUESTION CENTRALE EST :

QUI PORTERA LE COUP D'ENTRETIEN DE NOTRE RÉSEAU ?

LA FNST CGT N'EST PAS DUPE SUR L'AMBITION DU PROJET. PLUTÔT QUE DE RÉPONDRE PAR DES MESURES D'ATTRACTIVITÉ EN TERMES DE RÉMUNÉRATIONS ET D'ORGANISATION DU TRAVAIL, LE PATRONAT EUROPÉEN A FAIT UN AUTRE CHOIX, CELUI D'AUGMENTER LES POIDS AUTORISÉS PAR CAMION AVEC MOINS DE CONDUCTEURS.

LA LOGIQUE ÉCONOMIQUE RECHERCHÉE S'INSCRIT DANS UNE DÉMARCHE LIBÉRALE FINANCÉE PAR L'ARGENT PUBLIC OÙ LA RENTABILITÉ PRIME SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX DE LA PROFESSION, LA SÉCURITÉ DES BIENS ET DES PERSONNES.

LA RÉPONSE AUX BESOINS DES TRANSPORTS PASSERA, INÉVITABLEMENT, PAR UNE RÉELLE PRIORITÉ DES TRANSPORTS PROPRES, AVEC UNE PLUS JUSTE RÉPARTITION ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES QUE SONT LE ROUTIER, L'AÉRIEN, LE FERROVIAIRE ET LE FLUVIAL.

CETTE MULTIMODALITÉ DES TRANSPORTS N'EST POSSIBLE DÈS LORS QU'UNE RÉELLE POLITIQUE DE TRANSPORT TRANSVERSALE RESPONSABLE SERA AU CŒUR DES ENJEUX ET DES ORIENTATIONS POURSUIVIS.



FRET

LA BATAILLE N'EST PAS TERMINÉE



Cyril CAPDEVIELLE
Secrétaire Fédérale

LE FRET FERROVIAIRE FAIT L'OBJET DE PROMESSES DEPUIS PLUS DE 20 ANS. LES PLANS DE RESTRUCTURATION SE SONT SUCCÉDÉS (2003, 2007, 2009, 2011, 2016, 2021), TOUS FONDÉS SUR UNE POLITIQUE PUBLIQUE LIBÉRALE DE DÉRÉGULATION ET DE BAISSÉ DES COÛTS, LARGEMENT INSPIRÉE DU MODE ROUTIER.

À chaque fois, les plans de réduction du déficit se sont appuyés sur les mêmes recettes d'attrition des moyens de production. En vingt ans, les fermetures de triages et de dessertes,

accompagnées de réductions de personnel ont affaibli les capacités productives de Fret SNCF et dégradé les conditions sociales, de vie et de travail des cheminots.

Pour rappel, tout opérateur confondus, la part modale du transport ferroviaire

sur l'ensemble des marchandises transportées en France est passée de 14,6 % en 2009 à 10,7 % en 2021. Fret SNCF assure 50 % de ce total tout en ayant perdu plus de 10 000 emplois sur la même période.



DISCONTINUITÉ : COMMENT LE GOUVERNEMENT ET LA DIRECTION SNCF LIQUIDENT LE FRET PUBLIC

Dans un courrier daté du 18 janvier 2023, la Commission européenne informe officiellement la France de sa décision d'ouvrir une enquête approfondie.

La Commission européenne a ouvert à cette date une procédure formelle d'examen, prévue à l'article 108 du paragraphe 2 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, contre l'État français relative au soutien financier dont Fret SNCF aurait bénéficié sur la période 2007-2019.

Trois points font l'objet de l'enquête de la commission européenne :

- Les avancées de trésorerie au profit de Fret SNCF de 2007 à 2020 ;
- L'annulation de la dette financière de Fret SNCF par voie législative ;
- L'injection de capital de 170 millions d'euros lors de la transformation de Fret SNCF en société commerciale.

Alors que la Commission européenne laisse trois ans à la France pour répondre à son alerte, le gouvernement a immédiatement négocié avec Bruxelles, un plan de « discontinuité ».

Dénoncée par l'ensemble des organisations syndicales représentatives de la SNCF, cette décision de liquidation de l'outil public constitue une véritable déflagration chez les cheminots.

En mai 2023, le ministre des transports présente donc son plan pour « éteindre » la procédure européenne, celui-ci consiste notamment à céder des trafics réalisés par Fret SNCF à des opérateurs concurrents représentant 30 % de ses chiffre d'affaires. 10 % de ses effectifs doivent être supprimés. Parallèlement, Fret SNCF doit céder 40 % de ses biens (locomotives et bâtiments industriels). Gouvernement et Direction font alors le choix de liquider Fret SNCF, de créer 2 nouvelles entreprises de droit privé (une en charge de la maintenance et un nouvel opérateur ferroviaire). Une ouverture du capital doit être réalisée non pas au niveau des 2 sociétés nouvellement créées mais à l'échelle de Rail Logistics Europe, la société financière qui détendra l'ensemble des filiales de transports ferroviaire de marchandises de la SNCF dont les 2 conçues sur les ruines de Fret SNCF.

À rebours des discours de façade et des bonnes intentions affichées comme l'ambition d'atteindre une neutralité carbone à l'horizon 2050 et le doublement de la part modale du



ferroviaire en 2030, la procédure de discontinuité ne peut que conduire à une déliquescence du transport ferroviaire de marchandises en France, en portant un coup fatal à l'opérateur public. La liquidation annoncée de Fret SNCF prive de fait le pays de l'outil public indispensable pour relancer effectivement le transport ferroviaire de marchandises

LA CGT A DES PROPOSITIONS POUR MAINTENIR ET DÉVELOPPER FRET SNCF

En premier lieu fixer un moratoire comme le recommande le rapport d'enquête adopté à l'Assemblée nationale le 13 décembre dernier. L'enquête en cours doit s'arrêter, elle se traduirait par une liquidation de l'entreprise, un plan social et une déstabilisation du secteur dont la principale traduction sera le retour sur les routes de milliers de camions (un train = 50 camions)

Le fret ferroviaire doit être sorti des marchés de la concurrence et FRET SNCF doit être déclaré d'utilité publique car il est la seule entité capable d'être l'acteur majeur pour le développement du

transport par le rail grâce à son maillage territorial au service de la collectivité. Le Fret ferroviaire ne peut plus être une simple alternative redevenir un mode majeur et incontournable pour le transport des marchandises. Pour son développement, il faut l'inscrire sur un temps long, incluant une stabilité financière, des investissements massifs dans l'outil de production et une réglementation sociale, fiscale et économique qui ne privilégie plus le mode routier.

L'État français doit légiférer pour garantir des aides aux transports de fret ferroviaire sur un temps long pour permettre son développement. Il est de fait amplement démontré que les seules lois du marché sont inefficaces !

LE NÉCESSAIRE REPOSITIONNEMENT DE FRET SNCF SUR LES FLUX "CÉDÉS" À LA CONCURRENCE

La dernière vague de discussions entre clients et opérateurs privés pour la reprise des 23 flux opérés par Fret SNCF est en cours d'achèvement, puisque le plan de discontinuité fixe comme objectif qu'il soit mis fin aux contrats de Fret SNCF au 30 juin 2024. Il ne restera que 6 flux à Fret SNCF en sous-traitance pour 6 mois de plus. Il est à noter que le train des primeurs alimentant le MIN de Rungis est arrêté à fin juin et qu'il

ne reprendra pas en octobre 2024 pour cause d'Appel à Manifestation d'intérêt infructueux. Là encore la concurrence est un échec !

Si certains éléments du plan de discontinuité sont en effet mis en œuvre, rien n'est pour autant irréversible. Ces trafics dits « dédiés » représentaient en 2022 5,8 GTK pour Fret SNCF soit environ 30 % de ces trafics. Les perspectives de développement sur ce type de trafic sont importantes, les derniers chiffres fournis par la direction de l'entreprise, sont de 7,3 GTK pour 2025 et jusqu'à 9,6 GTK en 2032.

Le plan de discontinuité prévoit que Fret SNCF ne pourra pas se positionner sur ce type marché pendant 10 ans, donc au mieux pas avant 2034. Comment l'opérateur historique et public peut-il être écarté de ce marché alors que les autres entreprises ferroviaires rencontreront des difficultés pour assurer ce développement important ? Les filiales du groupe SNCF ne pourront pas se positionner pendant 5 ans sur ces 23 flux mais a contrario elles pourront se positionner sur tous les nouveaux flux.

La commission parlementaire dans son rapport rendu fin 2023 préconise que l'interdiction des 10 ans soit ramenée à 5 ans (recommandation numéro 10 du rapport). Sans la mise en place immédiate de cette recommandation, il sera impossible de doubler la part modale à 18 % en 2030. Par ailleurs, cette même commission parlementaire préconise également un moratoire sur la mise en œuvre de la discontinuité (Recommandation 27).

LES INFRASTRUCTURES : ÉLÉMENTS CENTRAUX DE LA RELANCE DU FRET

Les lignes capillaires, communément appelées « petites lignes » ont une importance cruciale pour relancer efficacement le FRET Ferroviaire. Les seules capillaires FRET, permettent de transporter 20% des tonnages, c'est le double en comptant les lignes ayant un trafic mixte FRET et voyageurs.

Or l'avenir de ces lignes est menacé faute de financements. En effet, elles ne font l'objet d'un financement de l'état qu'à hauteur d'environ 30 % des coûts de régénération dans le cadre des CPER. Les lois LOM et 3DS ont permis notamment le transfert aux régions de certaines de ces lignes, dont l'entretien et l'exploitation sont désormais à la seule charge des régions. Ce désengagement de l'Etat est scandaleux car il fragilise l'avenir de ces lignes capillaires fret et des « petites lignes » qui sont un élément essentiel en vue d'un report modal vers le ferroviaire.

Par ailleurs, il existe en France 3000 Installations Terminales Embranchées, les 2/3 d'entre-elles ne sont pas utilisées, or elles génèrent un trafic important pour le wagon isolé que seul FRET SNCF est en capacité de produire.

Concernant les dessertes portuaires, il existe un potentiel de développement important. Sur les axes logistiques des trois principales portes d'entrée maritimes de la France, la collaboration entre les ports maritimes, les ports intérieurs, les plateformes multimodales et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales, avec l'appui des pouvoirs publics, est indispensable. Cela permettra d'harmoniser l'objectif de doubler la part modale ferroviaire d'ici 2030 avec les ambitions fluviales et portuaires, ainsi que les stratégies de développement des plateformes multimodales à cette échéance.

LA DESSERTE DES MIN (MARCHÉS D'INTÉRÊT NATIONAL)

Les Marchés d'Intérêt National concentrent une bonne partie des importations et productions alimentaires du pays avec 4,5 millions de tonnes en transit dans les 19 MIN chaque année. Le marché de Rungis en particulier, traite 40 % de la consommation francilienne de produits frais.

Ces MIN doivent être embranchés au réseau ferroviaire, L'objectif étant de constituer des navettes régulières entre ces quelques points de transport massifié et permettre de faire basculer de gros volumes de marchandises sur le mode ferroviaire.

LES TRIAGES

Fret SNCF exploite aujourd'hui 4 triages à la gravité (Woippy, Le Bourget, Sibelin et Miramas). Le dernier triage ayant fermé est celui de Grande-Synthe en 2020.

Les derniers chiffres connus de tri pour ce site étaient de 704 wagons en moyenne par semaine, pour un coût d'exploitation de 2,4 millions d'euros annuel. L'investissement pour remettre en état le triage était de 4 millions pour les ponts frein et 24 millions pour le remplacement du poste à bille. SNCF Réseau a refusé de payer l'investissement total de 28 millions d'euros au vu de la redevance payée par Fret SNCF de 2,4 millions d'euros. Pourtant, le triage de Grande-Synthe bénéficie d'une localisation géographiquement idéale, à proximité des ports de la mer du Nord et des grands ports maritimes de la Belgique. Le développement du transport par wagon isolé nécessite des triages à gravité opérationnels, le tri à plat ne pouvant pas traiter de grands volumes efficacement. Il est donc crucial d'investir dans les triages existants et de rétablir certains triages comme celui de Grande-Synthe ou de Gevrey, pour répondre aux besoins logistiques actuels et futurs.

LA DESSERTE DES ENTREPÔTS ET ZONES LOGISTIQUES

Environ 3 100 « entrepôts » de plus de 5 000 m² en France, soit près de 60 millions de m² (moyenne de 18 500 m² par entrepôt). La grande majorité des entrepôts n'est reliée qu'à la route (86 %), seulement 13 % des entrepôts sont embranchés au ferroviaire.

Beaucoup de zones industrielles et logistiques sont embranchées mais n'utilisent pas le fer comme transport. Le potentiel de développement sur ces zones est très important et chaque nouvelle zone logistique doit être embranchée. C'est une nécessité, sans cela il ne peut y avoir de doublement de la part modale du ferroviaire.

LA BATAILLE POUR LE FRET N'EST PAS TERMINÉE !

Face aux funestes projets du gouvernement et de la Direction SNCF visant à liquider l'opérateur public, la riposte s'organise. Tout au long du mois de juin 2024, dans les territoires, des rassemblements, débats publics et bien d'autres initiatives sont prévues. Pour la CGT, il est urgent de changer de scénario pour enfin répondre aux enjeux environnementaux et sociaux et développer le fret ferroviaire et le service public SNCF. C'est possible, et nous savons comment faire !

BUREAU DE L'UIT

MEMBRES ÉLUS

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

Alexandre Boyer
Tony Fraquelli
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



MEMBRES DE DROIT

Thierry Nier

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

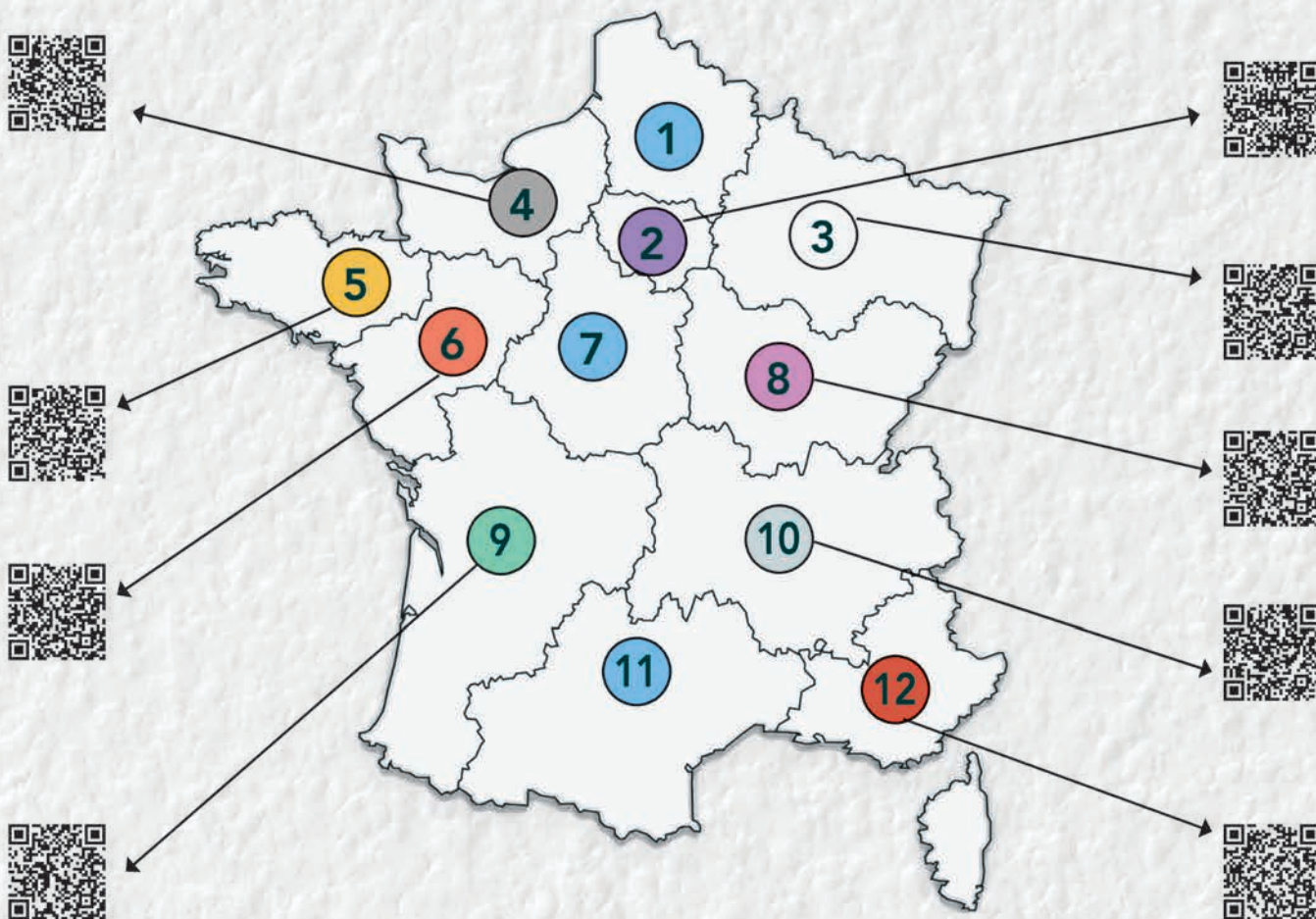
Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats des transports CGT

Pierrick Samson

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT

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

LES UIT EN TERRITOIRES



VOS CONTACTS DANS LES UIT EN TERRITOIRES

4

UIT Normandie
Jean-Jacques Morel
jjmorel14@gmail.com

3

UIT Grand Est
Olivier Mougeot
omougeot@cgt.fr

9

UIT Nouvelle-Aquitaine
Hervé Pineau
lespineaud@gmail.com

5

UIT Bretagne
Jean-Luc Peltier
peltierjeanluc@orange.fr

6

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

10

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

2

UIT IDF
Patrick Rispal
p.rispal95@gmail.com

8

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

12

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

EN COURS DE CRÉATION

7

11

1

