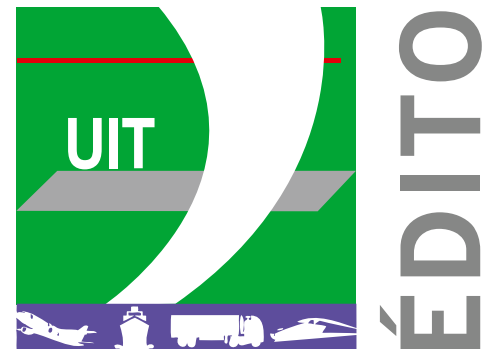


Edito .....	P 1
Brexit - Covid et conséquences transports .....	P 2 à 6
Réforme territoriale 4D .....	P 7 à 8
Plan de relance, aides publiques pour les transports .....	P 9 à 10
Le transport collectif : enjeux social et climatique .....	P 11 à 13
Trains de nuit .....	P 14 à 15
UIT en territoire de Normandie .....	P 16 à 18
Formation Transport UIT .....	P 19
Campagne d'adhésion CGT .....	P 20



## Le coût du capital et de son libre-échange pèsent sur les droits sociaux



© Pascale Lalys

Frédéric Le Merrer  
Secrétaire général  
de l'UIT

Dans le contexte actuel que nous traversons, l'exemple du trafic maritime et des navires de commerce illustre la déshumanisation du travail et la réduction à néant des droits sociaux. Les marins auraient-ils moins de valeur que celle des marchandises ? Assurément la réponse est oui pour l'économie de marché.

Dans une économie fortement mondialisée, le capital se préoccupe toujours plus des revenus financiers. Avec la crise Covid, armateurs et chargeurs profitent de l'effet d'aubaine pour se faire du fric. Le prix d'un container entre la Chine et l'Europe est passé de 2200 \$ en novembre 2020 à 10 000\$ en mars 2021. Les logiques de marché, de l'offre et de la demande tournent à plein régime.

Pendant ce temps, les règles sociales internationales qui régissent les gens de mer sont durement soumises au dumping social. Les rémunérations, les temps d'embarquement, les durées du travail des marins font l'objet de distorsion très importantes en fonction des pavillons des navires et de la nationalité des marins. Avec la crise de la Covid s'ajoute le dépassement de toutes les limites réglementaires et l'interdiction des marins de débarqué dans les ports d'escale.

Libre-échange pour les marchandises et interdictions de débarquer des navires pour les marins. Pour certains d'entre eux, les armateurs et les Etats les abandonnent, ne souhaitant pas prendre à leur charge le coût de leur rapatriement. Situation qui conduit de plus en plus de marins, à l'isolement, à la détresse psychologique, pouvant les amener jusqu'à l'acte ultime... le suicide !

Alors que des armateurs profitent déjà de la complaisance de certains Etats pour lesquels, les normes fiscales et environnementales sont extrêmement faibles voire inexistantes, le maritime est un secteur des transports des plus profitables pour le capital mais pas suffisamment selon l'organisation internationale d'armateurs (ICS) qui vient de publier une étude (Protectionism in Maritime Economies<sup>(1)</sup>). Ils exigent un commerce maritime sans entraves, c'est-à-dire, « libéré » de toutes taxes, du protectionnisme, ou de contraintes de règles sociales et environnementales.

Cette situation de crise se conjugue en France avec l'organisation par le ministère de la mer, du Fontenoy du maritime, qui vise sous couvert de relancer la filière maritime, un abaissement des règles sociales des marins fragilisant leur statut particulier en contrepartie elle assouplit les règles fiscales des armateurs.

Le temps où la crise Covid appelait à se réinventer, où la place de l'humain était questionné et placé au cœur de la construction économique, sociale et environnementale au service de l'intérêt général, s'éloigne !

Plus que jamais, le monde du travail a besoin de perspectives et notre projet de transformation sociale doit en tracer les contours. La CGT a un rôle majeur à jouer, en poursuivant les échanges et les débats autour de nos propositions.

(1) *Le protectionnisme dans les économies maritimes*

# **BREXIT – COVID :** **une activité économique** **des transports transformée qui n'est** **pas sans conséquences sur l'emploi** **des salariés, les rémunérations et** **les conditions de travail**



Il y a maintenant un an que le monde est confronté à la pire crise sanitaire de ce siècle, générant un drame humain mondial. Plus de 2,6 millions de personnes sont décédées de la Covid 19 dans le monde et près de 90 000 en France. Quelles en sont les origines? Comment a-t-elle été appréhendée par les Etats, du diagnostic à la vaccination? Autant de questions de société qui méritent déjà de se projeter vers un autre monde, où le sens de l'intérêt général, de captation du savoir, des sciences et des techniques au service de l'humanité prédominent sur toutes autres formes de domination.

Cette crise a, par ailleurs, des répercussions économiques et sociales sans précédent depuis 1945. Les conséquences se révèlent particulièrement sévères pour le secteur des transports qui est touché de plein fouet par les différentes décisions des États et le ralentissement économique. Fortes diminutions des relations internationales, mesures sanitaires drastiques, quasi-absence de clientèle tourisme et affaires, l'effet COVID pèse lourd. Si le secteur aérien est le plus touché, elle concerne l'ensemble de l'activité des transports et de ces modes.

Elle a transformé nos collectifs de travail en amplifiant le « travail à domicile », sans véritablement de contours juridiques qui protègent les salariés. Il s'est également multiplié l'organisation des réunions de travail en visioconférence, etc., ayant pour conséquences une remise en cause et un éloignement du droit à la déconnexion.

A cette crise Covid s'est ajouté le Brexit qui génère, lui aussi, des modifications importantes : frontières, droits de douanes et contrôle des marchandises, visa pour les citoyens britanniques souhaitant rester plus de 90 jours en France, etc.

L'UIT CGT, avec ses militants, tente de décrypter les conséquences économiques et sociales de cette crise Covid pour les salariés des transports.

## **FOCUS sur les différents modes de transports et les conséquences**

### **Le secteur du Transport Aérien**

Les conséquences de la fermeture des frontières et du BREXIT sont des accélérateurs de la crise sociale et économique que traverse le secteur depuis le début de la crise sanitaire.

#### **Aéroports européens : le trafic en 2020 a chuté à son niveau de 1995**

La fréquentation des aéroports européens a chuté l'année dernière à son plus faible niveau depuis 1995, a annoncé le Conseil International des Aéroports (ACI-Europe) dans son rapport annuel, révélant l'étendue des répercussions de la pandémie de Covid-19 sur un secteur aérien en crise.

Les aéroports européens ont perdu 1,72 milliard de voyageurs en 2020, ce qui représente une baisse de 70,4 % par rapport à 2019, période avant-Covid-19. « Avec seulement 728 millions de passagers en 2020, contre 2,4 milliards l'année précédente, les aéroports européens sont revenus à leur niveau de trafic de 1995. Aucune industrie ne peut, à elle seule, résister à un tel choc », a déclaré dans un communiqué Olivier Jankovec, le directeur général de l'ACI-Europe.

La baisse de fréquentation a été plus importante dans les aéroports de l'Union européenne (-73 %) que dans ceux situés en dehors du bloc (-61,9 %), en raison des mesures de restrictions plus strictes imposées dans l'UE et d'une demande intérieure relativement solide en Russie et en Turquie notamment.

« Si certains pays ont pris des mesures pour soutenir financièrement leurs aéroports, seuls 2,2 milliards d'euros ont été affectés à cette fin en Europe jusqu'à présent. Cela représente moins de 8 % des revenus perdus par les aéroports en 2020 », a déploré Olivier Jankovec. « Avec de nouvelles baisses de trafic au cours des dernières semaines et aucune reprise en vue, il faut faire plus », a-t-il insisté.

Au quatrième trimestre 2020, les aéroports d'Autriche, de République Tchèque, de Finlande, de Hongrie, d'Irlande, de Slovaquie et de Slovaquie affichaient toujours un trafic



de passagers inférieur à -90 %, suivis de près par les aéroports allemands et britanniques (-87,9 % et -86,6 %). À l'autre extrémité du spectre (étroit), les aéroports de Bulgarie (-69 %), de France (-78,1 %), de Grèce (-72,1 %) et du Portugal (-77,2 %) ont légèrement surclassé la moyenne de l'UE.

En dehors de l'UE, les aéroports des grands marchés russe (-44,2 %) et turc (-60,7 %) se sont révélés les plus résilients au quatrième trimestre, ceux d'Islande (-96,2 %) et de Géorgie (-94,8 %) étant les plus touchés. Au quatrième trimestre, Istanbul était alors devenu l'aéroport le plus fréquenté d'Europe, suivi par Istanbul-Sabiha Gocken, Moscou-Sheremetyevo, Moscou-Domodovovo et Moscou-Vnukovo.

#### Hubs internationaux

Les 5 grands hubs en 2019 – Londres-Heathrow, Paris-CDG, Amsterdam-Schiphol, Francfort et Istanbul – ont perdu 250 millions de passagers en 2020. Francfort (-73,4 %) a enregistré la plus forte baisse, suivi de près par Londres-Heathrow (-72,7 %), Amsterdam-Schiphol (-70,9 %), Paris-CDG (-70,8 %) et Istanbul (-59,6 %). L'aéroport Paris-CDG a subi une baisse de 70,8 % de la fréquentation des passagers en 2020. En résumé, tous les aéroports européens ont enregistré en 2020 des chutes brutales de trafic de passagers, des 5 grands hubs à -71,3 % aux plus petits aéroports régionaux à -69,4 %.

#### Transport de fret

Le trafic de fret dans les aéroports européens a baissé de -11,8 % en 2020 par rapport à l'année précédente, la perte étant répartie presque également entre les aéroports de l'UE (-12,1 %) et les aéroports non européens (-9,9 %). La reprise du trafic de fret s'est accélérée à partir de septembre dernier, décembre affichant un résultat stable (+0 %) par rapport à 2019.

Parmi les 10 premiers aéroports européens pour le fret, des augmentations de volume n'ont été enregistrées que par Liège (+23 %), Leipzig-Halle (+12 %), Luxembourg (+6 %) et Cologne-Bonn (+5 %).

#### Mouvements d'avions

Enfin, les mouvements d'avions sur le réseau aéroportuaire européen ont diminué de -58,6 % en 2020 par rapport à l'année précédente.

**Cette situation est exploitée par le patronat, qui profite du contexte pour transformer le modèle d'organisation du transport aérien et de ses aéroports avec des conséquences immédiates sur la fréquentation touristique.**

#### La chute du tourisme en France fait perdre 61Mds € de recettes en 2020

Alors que plane la menace d'une troisième vague de l'épidémie de Covid-19 dans l'Hexagone, la facture s'avère déjà astronomique pour le tourisme. « C'est 60 milliards d'euros de recettes qui manquent à l'appel pour le tourisme français », tirant un premier bilan établi par l'agence Atout France.

Selon une synthèse préliminaire de cette agence dédiée au tourisme tricolore, basée sur diverses données (Banque de France, Direction générale des entreprises, Insee), le montant des recettes a diminué de 41 % l'an dernier par rapport à son niveau de 2019, à 89 milliards d'euros, soit 61 milliards d'évaporés. Ce recul s'explique d'abord par la chute vertigineuse de la fréquentation étrangère.

#### Quasi-coup d'arrêt

Les recettes du tourisme international ont ainsi diminué de 56 %, à 25 milliards d'euros. Simultanément, les recettes domestiques se sont tout de même contractées de 31 %, à 64 milliards. Ce repli général se traduit par une baisse d'environ un tiers de la consommation touristique intérieure, estimée à 180 milliards d'euros pour 2019, soit 7,4 % du PIB.

La France a été plus résistante que les autres destinations mondiales. Le moteur du tourisme européen a bien fonctionné l'été dernier. Le tourisme de proximité, Belges, Allemands, Néerlandais, et surtout la clientèle française a permis de limiter les effets de la crise sanitaire.

#### Long courrier en berne

Côté touristes étrangers, ce premier bilan confirme la nette désaffection des clientèles long courrier, avec pour corollaire, l'accroissement de la part des Européens. Ces derniers ont généré 81 % des recettes touristiques internationales l'an dernier, soit une part augmentée de 12 points par rapport à 2019. Simultanément, celle des visiteurs en provenance d'Asie a fléchi de 15 % à 9 %, la baisse étant plus limitée pour les Nord-Américains (-3 points, à 5 %).

Conséquence évidente, l'Ile-de-France est sévèrement affectée. La région concentre près de 38 % de la perte totale de recettes (23,1 milliards d'euros). Suivent, loin derrière, Auvergne-Rhône-Alpes (7,2 milliards), Provence-Alpes-Côte d'Azur (-6,7 milliards), Occitanie (-4,5 milliards) et Nouvelle Aquitaine (-4,1 milliards).

Pour 2021, il est attendu un rebond. Une hausse de 25 % du total de recettes, à 111 milliards d'euros. Leur progression s'élèverait à 48 % pour les clientèles internationales (à 37 milliards) et à 16 % pour les Français (à 74 milliards). Le redémarrage de la consommation touristique étrangère sera d'abord alimenté par les Européens, qui représenteraient 89 % des recettes.

#### ROISSY, le bassin d'emploi menacé

La Covid-19 a entraîné la baisse de l'activité de l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle. En conséquence, les emplois, directs ou indirects, sont fortement impactés par la crise sanitaire.

Hôtellerie, restauration, nettoyage : avec un trafic moribond pour cause de pandémie, l'effervescence habituelle de l'aéroport Charles-de-Gaulle s'est nettement ralentie, fragilisant quelque 90 000 emplois directs et un bassin essentiellement tourné vers l'activité du premier aéroport européen.

Personne n'échappe aux effets de la crise : accord de performance collective, rupture conventionnelle collective, APLD (Accord activité partielle de longue durée) rythment le quotidien des salariés.

### Le nombre de passagers divisé par dix

La pandémie a bouleversé l'activité auparavant florissante de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire. Le nombre de passagers a été divisé par dix, chutant de 200 000 à 20 000 par jour en moyenne. Seul, le Fret tire son épingle du jeu, porté par les livraisons en tout genre, notamment les masques et désormais les vaccins.

Le gestionnaire ADP (Aéroports de Paris) va supprimer 11 % de ses effectifs et Air France, autre pilier de la plateforme, a annoncé en juillet sa volonté d'amputer ses effectifs et ceux de sa filiale Hop! de 7 580 postes d'ici à la fin 2022.

Par ricochet, l'ensemble des entreprises connexes se retrouvent prises dans ce maelström. Toutes souffrent, à des niveaux différents.

Les fermetures d'entreprises, les baisses des effectifs ne se comptent plus. Les entreprises commencent à ajuster, car même avec une reprise du trafic, retrouver le niveau d'avant la pandémie nécessitera du temps.

L'association internationale du transport aérien (IATA) évalue la baisse du trafic à 66 % sur l'année 2020 et estime que le trafic aérien mondial ne retrouvera pas son niveau de 2019 avant 2024.

### Le secteur du Transport Routier

Le transport routier international transmanche était déjà, avant l'annonce du Brexit, assez complexe pour les entreprises. C'était déjà un métier de spécialistes et peu de sociétés de transports, même de proximité avec le Royaume-Uni, étaient engagées sur ce marché.

De plus, la pénurie de conducteurs en France fait que ces derniers ne se tournent pas naturellement vers les sociétés qui pratiquent le transport transmanche.

A cela se rajoute, pour les chauffeurs routiers, une situation déjà très tendue et difficile humainement, depuis des années, avec les réfugiés qui souhaitent se rendre « coûte que coûte », au péril de leur vie, en Grande-Bretagne, aux abords du Tunnel sous la Manche ou des différents ports, plus précisément à Calais ou Dunkerque.

Ainsi, les difficultés de la fin d'année 2020 ont mis en exergue les conditions de travail déplorables des conducteurs routiers.

La signature de l'accord « transitoire » de Brexit, le 24 décembre, a permis de clarifier certains aspects réglementaires, mais elle rajoute encore de la technicité au métier.

Le premier effet est le retour des déclarations de douanes. Si côté français, on peut dire que cela se déroule relativement correctement, il n'en est pas de même côté britan-



nique. Les donneurs d'ordres qui veulent importer leurs marchandises en UE n'arrivent pas à intégrer qu'il existe une déclaration de douane sortante de leur pays et une entrante en EU. Ce qui occasionne de longues attentes pour les chauffeurs afin de rectifier les déclarations, ou simplement pour les effectuer.

Si les conducteurs savent qu'ils doivent partir avec des documents contenant un QR code sur leur enveloppe douanière, ils ne savent pas pour autant si cela a été correctement réalisé.

Autre point important, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, il existe le permis Kent, du nom de la région sud-est de la Grande-Bretagne. Chaque conducteur qui la traverse doit faire une déclaration numérique avec son smartphone pour signaler sa présence. A défaut, c'est une amende de 300£ qui sera remise au conducteur intercepté.

Ces nouveaux process posent la question des nouvelles technologies dans leur utilisation mais aussi dans le « traçage » des salariés et des personnes.

Les règles de cabotages ont, elles aussi, été modifiées car le nombre est inférieur à celui voté dans le dernier paquet routier européen, ce qui peut provoquer des difficultés supplémentaires d'organisation du travail et de respect des temps de travail des conducteurs.

Enfin, il y a aussi la question de la Covid avec l'obligation, depuis la fin d'année 2020, d'avoir un test PCR négatif de moins de 72 h pour pouvoir entrer en UE. Ceux-ci sont faits dans des conditions déplorables car un kit « d'autotest » est remis au conducteur pour qu'il effectue lui-même l'opération. Si ce test se révèle positif, le conducteur est pris en charge par les services anglais et est mis systématiquement en quatorzaine d'isolement.

Si les tests sont bien pris en charge par la Grande Bretagne, qu'en est-il des éventuels frais médicaux vu qu'avec la sortie de l'Europe, la pérennité de la carte Vitale européenne est remise en cause sur leur territoire?

De même, en octobre 2021, il faudra présenter un passeport pour passer la frontière car la carte nationale d'identité ne sera plus reconnue. Cela aura un coût, qui n'est pas pris en charge par l'employeur dans notre convention collective.

Tous ces nouveaux contrôles allongent les temps d'attente sur le transit. Ceux-ci sont très rarement pris en compte pour ajuster les créneaux de livraison. Le fait de travailler en flux tendu et que les stocks soient sur les routes imposent aux conducteurs de travailler toujours plus au détriment de leurs conditions de travail, de leur sécurité ainsi que ceux des autres usagers de la route.

## Secteur du Transport Ferroviaire

### Eurostar en situation critique, Crise Covid sur fond de Brexit...



Depuis plusieurs mois, les médias se sont fait écho des difficultés rencontrées par Eurostar, l'entreprise ferroviaire qui opère les relations transmanche entre Londres, Paris et Bruxelles depuis 1994. Autrefois GIE entre la SNCF, British Rail et la SNCB, la société est aujourd'hui détenue par la SNCF (55 %) qui en assure le contrôle, le consortium Patina (Caisse des Dépôts du Québec et Fonds d'investissement Hermès) pour 40 % et la SNCB pour 5 %.

Succès commercial avec plus de 11 millions de passagers en 2019, une clientèle « loisirs » et « affaires », la société a néanmoins toujours dû faire face à de nombreux obstacles depuis sa création. Contraintes techniques, tarification élevée des péages Eurotunnel, remplacement « polémique » des rames Alstom par du matériel Siemens, incendie dans le tunnel en 2008, nombreuses évolutions de l'actionariat anglais, l'horizon n'a jamais été vraiment dégagé pour Eurostar, qui affichait près de 400M£ de dette à fin 2019 pour un chiffre d'affaires de 1Md£.

C'est dans ce contexte qu'Eurostar a abordé la perspective du Brexit. Evolution du trafic avec le déménagement pressenti de sièges d'entreprises sur le continent, renforcement des contrôles douaniers, Eurostar avait tout à craindre d'un « No deal ».

Pourtant, s'il est difficile à ce jour de déterminer toutes les conséquences du Brexit, l'accord conclu entre la Royaume-Uni et l'UE laisse plutôt présager des changements très progressifs.

C'est un autre séisme, beaucoup plus inattendu, qui a marqué l'année 2020 et dont les conséquences se montrent beaucoup plus dévastatrices.

La crise Covid a pour conséquence un net ralentissement du secteur ferroviaire, notamment sur les trajets hors domicile/travail. Le Groupe SNCF annonce d'ores et déjà 3Mds€ de perte en 2020.

Eurostar cumule malheureusement l'ensemble des contraintes pouvant peser sur les transports : trafic transfrontalier, Grande-Bretagne fortement touchée par la COVID, clientèle exclusivement loisirs et affaires.

Le trafic et le chiffre d'affaires ont ainsi profondément chuté dès mars 2020 avec la mise en place des premiers confinements, conduisant aujourd'hui à avoir 1 AR Paris/Londres par jour contre 19 en période normale! Le CA a, quant à lui, chuté de 80 % par rapport à 2019.

Devant l'ampleur de la crise, Eurostar, société de droit privé basée à Londres, a décidé un plan d'économies de 76 M£ et le recours à un plan social se traduisant par près

de 300 licenciements (sur un effectif de 1600) et des mesures de chômage partiel.

Compte tenu de son niveau d'endettement préexistant et de l'absence de trésorerie suffisante, la société a également bénéficié d'un refinancement auprès des banques et des 3 actionnaires (100M£ de prêt dont 55M par la SNCF) en juin 2020 afin d'éviter la cessation de paiement. La dette a alors doublé pour atteindre près de 800 M£.

Mais ce scénario était basé sur une reprise à partir de septembre 2020 et un retour à une situation normalisée dès mi 2021.

Or, la situation s'est passablement dégradée depuis, et Eurostar se trouve de nouveau dans une position critique, à la limite de la cessation de paiements. La direction d'Eurostar souhaite de nouveau solliciter les actionnaires qui, au-delà d'un refinancement à hauteur de 100 M£, se verraient désormais dans l'obligation d'apporter leur garantie pour l'obtention de nouveaux prêts bancaires.

Mais avec 1Md£ de dette, l'avenir d'Eurostar restera néanmoins en suspens, notamment si l'activité ne se redressait pas assez vite en 2022.

Cette situation délicate conforte le scénario de rapprochement avec Thalys (filiale 60 % SNCF, 40 % SNCB) qui opère sur l'axe Paris/Bruxelles/Amsterdam/Cologne. D'après la SNCF, ce projet dénommé « Greenspeed », validé en 2019 par les actionnaires des deux sociétés, permettrait de mutualiser les moyens matériels et humains, de développer des synergies commerciales et enfin, de sécuriser financièrement l'ensemble ainsi constitué.

Devant une situation aussi catastrophique pour Eurostar, fleuron de la construction européenne, on est en droit de se demander ce que font les Etats français et britanniques. Et bien, Eurostar étant une société majoritairement française établie à Londres, et aussi ubuesque que cela puisse paraître, elle n'a bénéficié d'aucun soutien de part et d'autre de la Manche! Il semble néanmoins que les discussions avancent entre les deux États et qu'Eurostar puisse enfin compter sur leur soutien financier.

**Wait and see... (attendre et voir)**

## Le Secteur du Transport Maritime

### Activité TRANSMANCHE

**A DFDS**, c'est avant tout la COVID 19 et ses conséquences en termes de mesures gouvernementales britanniques et françaises qui impactent notre activité hormis au niveau du fret. Un plan de départs volontaires et un PSE ont été négociés.





Sans avoir encore le recul nécessaire pour statuer sur les effets du Brexit, la fréquentation, on peut déjà dire que cela a créé de l'emploi. Du fait de l'augmentation des documents douaniers, du personnel a été transféré dans ce service. Chez les sédentaires, au moins une vingtaine de postes y sont liés, voire plus si on compte le recrutement de la Brexit team réalisé il y a 2 ans.

L'ouverture de la ligne « Dunkerque-Rosslare » pour DFDS AS est également directement liée au Brexit.

Côté trafic, on nous avait annoncé un premier trimestre atone du fait des réserves réalisées par les anglais en fin d'année dernière. Les stocks effectués par les Anglais au cours du dernier trimestre 2020 ne semblent pas avoir d'impact sur la fréquentation de nos navires en termes de trafic fret.

Les chargeurs sont au rendez-vous avec une activité soutenue depuis mi-janvier.

**A BAI (Brittany Ferries)**, l'armement se positionne sur l'Irlande pour limiter la baisse des trafics et uniquement sur le fret. La reprise se fait attendre. Elle était prévue vers le 22 mars, maintenant elle s'éloigne de plus en plus ! Il est évoqué une reprise maintenant pour mi-mai.

Il plane toujours un projet de départs non remplacés et de licenciements qui avoisinerait 1/3 des CDI sur trois ans !

Concernant l'activité de tourisme et de passagers, c'est la bérézina ! Elle représente 80 % des recettes totales de BAI. Le Premier ministre devrait octroyer une aide de 15 millions d'euros après celle de 117 millions de prêt garanti par l'Etat et de remboursement des cotisations salariales par l'Etat.

La chute de l'activité a pour conséquences que les  $\frac{3}{4}$  des navires restent à quai et les équipages sont en chômage partiel. La direction refuse d'accorder des congés sans solde pour les marins qui souhaitent exercer une autre activité et les oblige à démissionner. L'année 2021 est très

inquiétante pour l'emploi des marins et des sédentaires. Le cours de la Livre Sterling est surveillé de très près. Il pourrait avoir une importance dans la reprise des activités et des différents scénarios envisagés par l'entreprise.

### Activité de la PÊCHE

Après des mois de discussions sur leurs relations futures, le Royaume-Uni et l'Union Européenne sont parvenus à un accord de commerce et de coopération avant l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il comprend un volet pêche, qui vise à conserver l'essentiel pour les pêcheurs européens, à savoir les accès aux eaux britanniques mais avec des contreparties importantes :

- Des accès conditionnés aux seuls navires disposant d'historiques de pêche (difficultés pour les navires récents),
- Des rétrocessions de quotas au Royaume-Uni jusqu'à hauteur de 25 % de la valeur des captures des flottes européennes dans les eaux britanniques à l'horizon 2026,
- La possibilité pour le Royaume-Uni de diverger des règles de la Politique Commune des Pêches et de fixer des mesures spécifiques dans ses eaux.

Mais dès ce début d'année 2021, les contraintes sont fortes pour les flottes françaises, car la mise en œuvre opérationnelle prend du temps et les conséquences directes impactent les activités : incertitudes sur les niveaux de quotas, attribution des licences d'accès, difficultés d'opérer les rotations logistiques sur le territoire britannique. Cette situation, dans un contexte où la crise sanitaire impacte encore fortement les marchés, contribue à fragiliser lourdement la filière. Pourtant, les mesures d'accompagnement promues par l'Union Européenne et le Gouvernement français, tardent à être mises en place. Les prochaines semaines seront maintenant cruciales pour la pérennité des entreprises de pêche.

### Activité du REMORQUAGE

Le chômage partiel est mis en place pour l'ensemble des ports.

Les principaux impacts d'activité du remorquage sont essentiellement liés aux effets de la Covid. Quelques exemples :

- Dunkerque subit une diminution des trafics du gaz en provenance de Sibérie,
- Le Havre subit une baisse générale des trafics,
- Nantes St Nazaire subit également une baisse des trafics pour partie liée à la fermeture pour travaux de la raffinerie,
- Fos Marseille subit aussi une diminution des trafics.

## Erratum au N° 105 du Bulletin de l'UIT

Une malencontreuse erreur s'est glissée dans l'article des enjeux du secteur maritime du précédent numéro en page 21. Il y a dans « **Ce que proposent la CGT des marins et des officiers :**

« Application de la loi dite « Etat d'accueil » pour les navires effectuant un trafic de « cabotage » dans les eaux françaises y compris entre le continent et les Iles (qui n'est pas le cas **avec** CORSICA FERRIES et CORSICA LINNEA par exemple). » Alors qu'il faut : ... (qui n'est pas le cas **entre** CORSICA FERRIES et CORSICA LINNEA).

Nous prions nos lecteurs de nous excuser de cette erreur qui change le sens de la phrase, alors même que les marins de Corsica Linnéa, avec la CGT, ont lutté pour faire intégrer cette obligation à l'ensemble des navires effectuant un trafic de cabotage.

# Déploiement de la 4D, danger pour la cohérence et la qualité des réseaux de transport !



Le 17 décembre, Madame la ministre de la cohésion des territoires, Jacqueline GOURAULT, a présenté sa feuille de route aux organisations syndicales représentatives du ministère de la transition écologique, notamment en charge des transports. Son objectif principal serait de « placer au bon niveau les missions de service public » pour justifier d'une nouvelle réforme d'organisation des missions en décentralisant, déconcentrant, différenciant et décomplexifiant, pour en fait externaliser plus facilement.

Nous comprenons bien que face à l'organisation de la misère des services de l'État, elle n'a aucune intention de défendre la mobilisation de moyens supplémentaires pour une politique efficace en matière d'écologie, de transports et d'aménagement du territoire. Elle préfère mettre la poussière sous le tapis et passer le bébé aux collectivités, ou carrément abandonner au privé des missions qui feront les choux gras des actionnaires! Nos ministres participent ardemment à la destruction du bien commun qui appartient à tous les Français : le service public qui offre à chacun de pouvoir vivre dignement et en sécurité tenant compte de son niveau social, de ses ressources.

Fin 2020, la ministre se vantait que depuis des mois, elle avait consulté les élus, les parlementaires, les associations pour que le projet de loi réponde aux attentes de proximité des politiques publiques en lien avec les conclusions du grand débat pour donner suite au mouvement des gilets jaunes. **Quid des organisations syndicales...**

Elle indiquait aussi être dans une phase de conclusion des discussions pour une présentation au Conseil d'État et en Conseil des ministres tout début 2021. Mais depuis, le calendrier parlementaire semble embouteillé et le projet de loi 4D semblait avoir du plomb dans l'aile. Pour preuve, certains responsables de services au ministère de l'écologie annonçaient que dans le cadre de la énième « revue

des missions », le projet de loi « Climat et résilience » présenté au Conseil des ministres le 10 février pourrait servir de support législatif à certaines dispositions pour un plan de transformation. Interrogée à ce sujet, la secrétaire générale du ministère de la transition écologique confirmait une partie des éléments publiés dans la presse, à savoir un embouteillage de l'agenda parlementaire mais ne donnait pas crédit aux annonces faisant état d'un enlèvement politique du projet de loi. Le Premier ministre semble lui avoir donné raison depuis en annonçant que le projet de loi serait transmis au Conseil d'Etat dès février, celui-ci devant rendre un avis juridique préalable, afin de permettre sa présentation en Conseil des ministres au début du printemps prochain.

## Voici les principales dispositions incluses dans le projet de loi en matière de transports :

- **Décentralisation** de tronçons de routes nationales aux départements et aux métropoles; la mesure pourrait concerner 1 200 km;
- **Expérimentation** de la décentralisation de routes nationales aux régions, sur la base du volontariat avec des expérimentations possibles à partir de 2023 pour une durée de 5 ans;
- **Appui** sur les collectivités territoriales pour piloter l'investissement dans les réseaux routiers en transférant la maîtrise d'ouvrage des opérations;
- **Capacité** pour les intercommunalités de diminuer la pollution liée à la circulation routière avec un pouvoir de police administrative en matière de zones à faibles émissions;
- **Capacité** pour les régions de valoriser les emprises des petites lignes ferroviaires et de leurs gares en transfé-



rant leur gestion avec possibilité de mise à disposition de salariés de SNCF Réseau, Gares et Connexions pendant 15 ans ;

- **Facilitation** de la décentralisation des aéroports non-inscrits sur la liste des aéroports d'intérêt national.

Si le parcours parlementaire du texte semble de nouveau d'actualité, certaines dispositions crispent les collectivités locales. Par exemple, les conseils départementaux qui le souhaitent pourraient récupérer la gestion de nouveaux tronçons de routes nationales. Mais la décentralisation de routes nationales aux régions qui seraient volontaires dans le cadre d'expérimentations serait aussi possible. Et cela ne passe pas bien auprès des départements. Cette possibilité est inscrite dans l'avant-projet de loi dit « 4D » prévoyant le transfert de certaines compétences aux collectivités locales. Dans une lettre adressée à Jacqueline Gourault, plus d'une trentaine de présidents de départements pointent « les contradictions, les incohérences et les difficultés que ce projet pourrait entraîner s'il allait jusqu'à son terme ». Par ailleurs, les collectivités territoriales ne se bousculeraient pas pour récupérer cette gestion en lien avec le manque de moyens pour réaliser les missions. En effet, une nouvelle vague de transfert de personnels et de compétences de l'Etat vers les collectivités s'étalerait alors sur plusieurs années. Quant aux régions, elles ne semblent pas partantes pour l'exercice.

Par ailleurs, l'Association des Petites Villes de France (APVF) indique dans sa contribution à l'élaboration du texte que « le Gouvernement ne prévoit aucun financement dans le temps et aucune garantie n'est donnée aux Autorités organisatrices de la mobilité sur les moyens budgétaires permettant de sauver le patrimoine ferroviaire du pays. Avant tout nouveau transfert de compétence, l'APVF plaide pour un renforcement des moyens alloués aux territoires compétents en matière de mobilité. Les plans régionaux annoncés par le Gouvernement afin de sauver les petites lignes ferroviaires doivent s'accompagner d'un plan d'investissement structurel, précis et détaillé. Des financements supplémentaires doivent être mobilisés pour soutenir les AOM et permettre de résorber véritablement les zones blanches ou grises de la mobilité, c'est un enjeu de cohésion nationale et d'équité républicaine ».

Cependant, en attendant le vote du texte, le Gouvernement possède déjà une kyrielle d'outils pour déployer la 4D. La loi du 7 décembre 2020 d'Accélération et de Simplification de l'Action Publique (ASAP) est un point d'appui pour la décomplexification. Le projet de loi organique sur l'expérimentation a déjà été adopté par le Sénat en première lecture en novembre 2020 et le texte devrait être étudié par la Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République début mars.

Ces textes facilitent déjà un assouplissement de la territorialisation des politiques publiques à droit constitutionnel constant et précisent encore plus les rôles de chefs de file sur certains périmètres.

Cette nouvelle phase de pseudo-décentralisation est un cache-misère. Alors qu'aucune étude d'impact, ni d'analyse des moyens et niveaux de service n'est réalisée, comment imaginer que les collectivités, déjà étranglées budgétairement par l'État, feront mieux en matière de Logement, Transition Ecologique et de Transports, sans aucun moyen supplémentaire? N'est-ce pas là les inciter à privatiser ces missions sous le joug des lobbys politiques et économiques?

Il est certain que cette loi accélérerait la fin de la cohérence territoriale notamment pour les réseaux de transports, la destruction des compétences, la technicité et l'expertise. Les récents épisodes neigeux l'ont encore prouvé, mettant en évidence l'absurdité des lois dites de décentralisation laissant par exemple des réseaux routiers « en gruyère » avec des routes déneigées et salées et d'autres impraticables, provoquant une rupture dans le principe d'égalité devant le service public. Lorsqu'il neige, il arrive souvent que les autocars scolaires soient interdits de circulation. La raison avancée est la sécurité et la fluidité du trafic. Ne serait-ce pas plutôt que les collectivités n'ont pas les moyens de saler et de déneiger correctement le réseau secondaire et privilégient les grands axes?

Ce projet de loi 4D est un outil majeur pour **Désorganiser**, **Démembrer**, **Dépecer** les services et établissements publics et pour **Dévoier** les missions de service public vers « un service au public » massivement externalisé dans le secteur privé. Les « **D** » sont pipés!

Par ailleurs, sous couvert de « décentralisation », paradoxalement se cache plutôt une manœuvre de concentration des pouvoirs dans les mains des préfets de région. On assiste à un affaiblissement des services décentralisés de l'Etat et des ministères au profit de l'interministériel qui, petit à petit, tombent sous la houlette du seul ministère de l'intérieur. Les opérateurs type agences ou établissements publics fonctionnent de plus en plus en ressources propres. Ils jouent de plus en plus un rôle d'interface ou de vitrine médiatiques servant à répartir les financements qui irriguent prioritairement le secteur privé. Les collectivités territoriales récupèrent les missions opérationnelles mais sans transferts de moyens. Le tout avec une « préfectoralisation » des politiques publiques. Le gouvernement laisse croire que les collectivités territoriales auront plus de marges de manœuvre en « décentralisant » encore plus mais dans les faits, les régions seront les réelles cheffes de file. Ce n'est pas la décentralisation qui est en marche mais la régionalisation, la fragmentation et la mise en concurrence au sein du territoire national!

Contrairement à ce qu'aiment à dire certains, la CGT n'est pas opposée aux changements dès lors qu'il s'agit d'améliorer l'exercice des missions pour mieux répondre aux attentes des usagers, de la population et des personnels. En cette période où les attaques sont les plus dures contre les missions, les emplois, les conditions de travail, la CGT refuse la résignation. Ce n'est pas se battre contre des moulins à vent que de résister, comme d'autres l'ont fait dans l'histoire contemporaine. Ce n'est certainement pas en cautionnant la suppression des missions et des emplois de services publics que l'on défend l'intérêt général!



# Plan de relance, aides publiques pour le transport

## Quels impacts sur l'emploi, sur la transition écologique ?

**Pour un VRAI  
Plan de Relance**

**et des DROITS sociaux  
pour Toutes et Tous !**

Après le Crédit d'Impôts pour la Compétitivité et l'Emploi (CICE) transformé en baisse de cotisations patronales, le Crédit Impôt Recherche (CIR), la réduction des cotisations patronales sur les bas salaires entre autres, les entreprises vont bénéficier de nouvelles aides publiques de financements dans le cadre du plan de relance.

Alors que les gouvernements successifs n'ont eu que les mots « austérité » et « baisse des dépenses publiques » à la bouche pour refuser toute allocation de moyens pour améliorer l'emploi et les services publics durant des décennies, la crise sanitaire, économique, sociale et environnementale liée au SARS COV 2, oblige le gouvernement libéral de Macron à injecter des milliards dans le circuit économique pour pallier les défaillances d'investissements qui nous y ont menés.

Le Gouvernement a lancé, le 3 septembre 2020, le plan France Relance d'un montant de 100 milliards d'euros, dont 40 milliards de fonds européens empruntés sur les marchés financiers. Ce plan, étalé théoriquement sur deux ans, viserait à transformer l'économie et à créer de nouveaux emplois en reposant sur trois piliers : l'écologie, la compétitivité et la cohésion.

Derrière la communication gouvernementale de façade, nous ne sommes pas dupes, l'idée n'est pas de remettre en question le système mais de le sauver coûte que coûte, si on se réfère notamment aux 10 Mds d'euros de baisse d'impôts de production, sans garantie de résultats, ni de contrepartie en termes d'emplois.

Bien plus que le montant des aides, c'est bien sûr l'utilisation qui sera faite de cet argent public et ses conséquences en termes d'emplois qui importent, alors que ce seront bien les contribuables qui paieront une nouvelle fois

la note. La question est bien celle de la conditionnalité des aides publiques.

Selon un rapport du **Haut Conseil pour le Climat (HCC)**, les deux-tiers du plan de relance, soit près de 70 milliards d'euros, soutiennent l'activité économique sans obligation de changement dans les processus de production, ce qui risquerait d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre. A cela s'ajoutent les 10 milliards de baisses d'impôts de production dont les effets ne peuvent à ce jour être mis ni à l'actif ni au passif du dispositif, car sans cadrage. Enfin, le rapport pointe le risque que « la transition accroisse les inégalités et les tensions sociales ». Les membres du Haut Conseil pour le Climat pointent aussi les aides aux transports. « *Des montants importants sont (...) dédiés aux secteurs de l'aérien et de l'automobile, très intensifs en gaz à effet de serre, aux contreparties environnementales insuffisantes* ».

Par ailleurs, comment expliquer que la transition écologique serait un pilier du plan de relance alors que le Gouvernement persiste dans sa volonté d'affaiblir les services et établissements publics du ministère qui en a la charge, en supprimant chaque année 2% de ses effectifs ? Dans l'instruction du 8 janvier 2021 sur la territorialisation du plan de relance, il est pourtant indiqué que les demandeurs d'aides pourront notamment s'appuyer sur les DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et sur l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie). De quelles aides de fonctionnement bénéficient-elles dans le cadre du plan de relance ? Aucune !

L'orientation des financements dans le cadre du plan de relance n'a pas vocation à renforcer les capacités d'intervention de la puissance publique qui aurait pu bénéficier à une forme de planification à long terme. Non. La grande partie des fonds va alimenter le secteur marchand sans garanties de résultats, notamment en termes d'emploi.

Si on peut comprendre que pour donner suite à la crise, les aides publiques soient octroyées à l'activité des entreprises, elles doivent être conditionnées à l'emploi et au maintien des rémunérations. Or, c'est l'inverse qui se produit. Le secteur aérien souffre en effet d'une baisse des trafics, prévue encore pour 2 à 3 ans avant de retrouver un niveau équivalent d'avant crise. Mais dans d'autres secteurs aussi durement touchés par la crise sanitaire, ceci est moins compréhensible. Les financements du plan de relance sont en augmentation pour les infrastructures (ferroviaires, routes, fluviales, maritimes), la baisse des effectifs est de mise.

Secteur	Crédit plan de relance	Suppression Emplois
Aérien	7 milliards €	-10 000
Ferroviaire	4,7 milliards €	-4 000
Routes et ouvrages d'art	600 millions €	-230 (DIR)
Maritime (ports et sécurité)	225 millions €	-43 (affaires maritimes)
Fluvial	175 millions €	-99 (VNF)

Alors la question se pose : le volet « compétitivité » du plan de relance ne sert-il pas plutôt de « paravent » à une nouvelle vague de suppressions d'emplois publics ou parapublics ? N'y aurait-il aucun lien avec l'ouverture à la concurrence dans de nombreux secteurs de transport, ni avec la volonté de transférer de nombreuses missions vers les collectivités territoriales ou le secteur privé ? On ne peut hésiter longtemps quand on observe la politique de fragilisation des entreprises historiques telles la SNCF et

la RATP et quand on observe qu'il n'y a aucune remise en cause de fond sur les politiques industrielles et commerciales.

Où est le volet social du plan de relance ? Il n'y en a pas, si ce n'est celui de faciliter l'ouverture à la concurrence, de favoriser la numérisation et l'automatisation des fonctionnements et d'attaquer frontalement les garanties collectives des salariés.

Dans le même temps, des plateformes voient leurs chiffres d'affaires augmenter et la crise ne les a pas fragilisées, au contraire. La vente en ligne et la livraison à domicile explosent et Amazon, Deliveroo ou Uber en sont les grands gagnants. Mais les salariés et autoentrepreneurs de ces secteurs en sont les grands perdants. L'exploitation capitaliste et la précarité y trouvent leur quintessence. Et l'orientation des aides publiques semble vouloir y conduire l'ensemble des acteurs de transports.

**La solution qui s'impose est bien celle du plan de rupture proposé par la CGT.** Secteur par secteur de transport, entreprise par entreprise, service par service, établissement public par établissement public. Il nous faut établir le rapport de force pour peser sur les choix stratégiques qui vont dans le sens de nos repères revendicatifs, notamment celui d'un pôle public de transport public et instaurer partout des clauses sociales et environnementales pour chaque aide.

# PLAN DE RUPTURE CONTRE PLAN DE RELANCE

# Le transport collectif : enjeux social et climatique

## Quel financement pour un accès à tous ?



### LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS : UN FRAGILE ÉQUILIBRE

Le transport, qu'il soit de passagers (individuel et collectif) ou de marchandises, est confronté à certaines réalités liées aux enjeux climatiques. Il est générateur, en France, pour l'année 2019, de 31 % des émissions de CO<sub>2</sub>. A l'échelle du monde, le transport génère 20 % des émissions de CO<sub>2</sub>, responsable, en partie, du réchauffement climatique de la planète. Le mode de transport le plus générateur de CO<sub>2</sub> est le mode routier. A lui seul, il représente 90 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> du transport. Pourtant, le transport est essentiel dans la vie économique et sociale de chaque activité et de chaque individu. Il est essentiel pour les déplacements de personnes (domicile/travail, personnel, etc.) et de marchandises. C'est ce qui nous fait dire que le droit aux transports est un droit fondamental qui lui confère un caractère d'intérêt général. Il nous paraît, par conséquent, urgent d'intervenir sur son organisation, sa maîtrise, son financement, afin que les défis sociaux et climatiques auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui, nous permettent de disposer de ce droit fondamental.

En l'espèce, le processus de libéralisation de toute la chaîne de transport et de ses modes (routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial), mis en concurrence entre eux par les tenants du libéralisme est un échec. Leur priorité a été celle de la rentabilité immédiate du capital, en se souciant peu des enjeux d'intérêt général, c'est-à-dire des enjeux climatiques, de santé publique, de congestion routière, de nuisances sonores, d'accidentologie, d'aménagement des territoires, de financement des infrastructures

et des opérateurs de transports publics. Si personne ne conteste cet état des lieux, les libéraux cherchent par tous les moyens à ne pas financer ces externalités pourtant pleinement intégrantes du coût du transport.

Face à l'échec de cette libéralisation, d'un point de vue « réponse à l'intérêt général », la CGT propose une organisation de toute la chaîne de production du transport sous une maîtrise publique, par le développement des services publics.

C'est dans ce contexte que l'UIT CGT souhaite réaliser un focus sur la question des transports collectifs des personnes et de leur accès, les questions de financements, de tarification et d'accessibilité de chaque territoire, la prise en charge par les employeurs des abonnements Domicile/Travail sont autant de questions pour lesquelles la CGT soumet ses propositions.

#### Etat des lieux

Les transports collectifs sont en développement en zone urbaine. Mais plus on s'éloigne de ces zones, moins les usagers des transports ont accès aux transports collectifs. C'est ainsi que les zones périurbaines et les zones rurales sont dépourvues d'une offre de transports de qualité, voire ne disposent d'aucune alternative à l'usage d'un véhicule particulier. Pourtant, au fil des années, les mobilités contraintes, les délocalisations, le coût du logement, l'urbanisation et son étalement ont généré de nombreux nouveaux besoins de transports, créant une véritable césure

sociale entre les individus suivant leur lieu d'habitation et leur lieu de travail.

### Qui organise les transports ?

La Loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) a pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire national par une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) locale. Jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomérations, les communautés urbaines, et les métropoles étaient obligatoirement AOM à l'échelle intercommunale. Par conséquent, de vastes territoires se trouvaient dépourvus d'un acteur public exerçant cette compétence localement pour proposer une offre de services de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Aujourd'hui, la communauté de communes est encouragée par la LOM à prendre cette compétence. Elle pourra choisir de l'exercer : soit à l'échelle de son territoire, soit à l'échelle plus large, un pôle métropolitain ou un syndicat mixte. Dans le cas contraire, la région deviendra automatiquement AOM sur le territoire de la communauté de communes dès le 1<sup>er</sup> juillet 2021 avec une faible possibilité de retour en arrière. La région, quant à elle, dispose de la compétence ferroviaire assurée alors par les TER avec la SNCF. Une convention est alors traduite entre la région et la SNCF.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilités sur leur territoire peuvent :

- Organiser des services publics de transports réguliers, qu'ils soient urbains ou non urbains : elles n'ont toutefois pas l'obligation d'en mettre en place s'il n'y a pas de pertinence pour le territoire.
- Organiser des services publics de transport à la demande : ces services constituent une réponse adaptée en complément des transports collectifs ou pour des besoins plus diffus.
- Organiser des services publics de transport scolaire : lorsqu'une communauté de communes devient AOM, elle pourra choisir de reprendre ou non les services de transport « lourd » (transport régulier, transport scolaire, transport à la demande) que la région organise aujourd'hui intégralement sur son territoire.
- Organiser des services de mobilités actives et partagées : service de location de vélos, plateforme de mise en relation pour le covoiturage, en contribuant par le financement par exemple.
- Organiser des services de mobilités solidaires.
- **Elles peuvent aussi organiser des services de transports de marchandises et de logistique urbaine en cas d'inadaptation de l'offre privée.**

Elles ne sont pas tenues d'organiser l'ensemble de ces services, elles sont libres de mettre en place ceux qui sont les plus adaptés aux territoires sur lesquels elles interviennent.

**La région, actuellement autorité organisatrice des transports, devient autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR),** sa compétence étant élargie à l'ensemble des solutions de mobilité, notamment actives, partagées et solidaires. Elle disposera ainsi de l'ensemble du panel de solutions de mobilités pour intervenir dans la desserte des territoires, en complément du réseau structurant (roulier et ferroviaire).

Ile-de-France Mobilités voit ses compétences élargies de la même manière.

### De quels financements disposent les AOM ?

Tous les services publics nécessitent des ressources (humaines, matérielles et infrastructures) pour produire les transports. Une fois les objectifs de satisfaction des besoins définis, il faut trouver les financements pour les atteindre. Les ressources financières sont de plusieurs origines : les dotations de l'Etat (fiscalité, dotation, CPER), la fiscalité locale des collectivités dont le Versement Mobilité (VM) si cette compétence met en place un service régulier, les emprunts, la billetterie.

Or, le contexte actuel est à la baisse des dotations de l'Etat, à laquelle s'ajoute une pression à la baisse des dépenses publiques. En fait, cela signifie soit de transférer des dépenses d'une finalité à une autre, soit d'accroître la fiscalité locale ou le VM, soit de réduire la qualité de l'offre, des services ou par la mise en concurrence des salariés qui réalisent le transport par l'intermédiaire des appels d'offres facilités avec la LOM.

### La priorité : l'accès et la qualité du service public de transports

En fait, la question n'est pas tant celle de la gratuité du service public que celle de sa qualité et de qui paye la qualité. Certes, il existe aujourd'hui un peu plus de 30 réseaux qui proposent la gratuité, mais il s'agit de réseaux de faible importance et loin d'être saturés. Ce qui est possible pour certains réseaux l'est-il pour d'autres plus importants ou déjà saturés ? En tout état de cause, le surcoût généré par la gratuité s'est opéré sur le budget des AOM, l'emploi et les rémunérations des personnels.

La CGT ne porte pas l'idée de la gratuité, parce que « gratuit » ne signifie pas que cela ne coûte rien ou pas grand-chose, mais bien que le financement soit assuré autrement que par l'utilisateur direct. Si le transport n'est pas gratuit, alors il s'agit de lui donner une valeur universelle et donc une politique tarifaire attractive et sociale afin que le citoyen puisse disposer d'une égalité de traitement de celui-ci, quel que soit son territoire.

L'accès et la qualité du service public de transports collectifs suppose un développement et une modernisation de ceux-ci sur l'ensemble du territoire dans une approche multimodale et complémentaire. Elle suppose également une démocratisation dans l'élaboration des choix d'une offre de transport soucieuse des critères sociaux et environnementaux.

Parce que les enjeux climatiques nous l'imposent, afin de pouvoir toujours continuer à profiter des transports pour tous, il est nécessaire d'investir et de prioriser des modes

**Agence de financement  
des infrastructures de  
transport de France**





de transports plus vertueux. Il y a la piste des énergies non émettrices de gaz à effet de serre. Mais pour être efficace, il s'agit de vérifier que cette énergie soit véritablement faiblement émettrice sur l'ensemble de son parcours de son extraction à sa finalité. C'est ce qu'on appelle l'empreinte carbone. Plusieurs pistes sont actuellement explorées :

- L'électricité, l'hydrogène, le GNL et GNV, les bio-carburants ayant des applications pour l'ensemble des modes de transports. Nous ne développerons pas sur les faiblesses ou les points forts de ces solutions, elles feront partie d'un article spécifique pour un prochain numéro ;
- Procéder aux conditions d'un report modal sur des solutions plus vertueuses comme le fluvial et le ferroviaire ;
- Inciter sur des faibles parcours, lorsque cela est possible au développement des modes actifs ;
- Orienter vers un nouvel aménagement du territoire en rapprochant les lieux de travail des lieux d'habitation en agissant sur un plafonnement des prix des loyers en fonction des revenus fiscaux ;
- Réinternaliser l'industrie au plus près des territoires afin de réduire les besoins de transports ;
- Réduire le temps de travail.

Ces quelques pistes exigent en effet une politique volontariste se tournant durablement au service de l'intérêt général, des enjeux sociaux et environnementaux.

- Elle exige une planification et un financement des besoins de transports et d'infrastructures à la hauteur des enjeux ;
- Elle exige de disposer d'outil démocratique et l'UIT CGT propose la création d'un Pôle Public de Transports de Marchandises et de Voyageurs ;
- Elle exige un retour d'un Etat Stratégique se tournant vers cet objectif ;
- Elle exige le retour d'une gestion publique des infrastructures et des opérateurs de transports pour garantir la qualité et la sécurité des transports publics autour de garanties sociales de haut niveau pour les salariés.

Le transport profite prioritairement à la création de valeur. En l'espèce, les besoins de transports liés directement au travail sont importants. En 1<sup>er</sup> lieu, il y a bien évidemment

les trajets Domicile/Travail, mais il y a tous les trajets liés aux déplacements professionnels.

Pour le financer, il existe plusieurs leviers possibles :

### La prise en charge des abonnements :

- S'agissant des salariés, nous exigeons le remboursement à 100 % des abonnements du coût du transport Domicile/Travail par l'employeur.
- S'agissant des non-salariés, nous exigeons une tarification sociale pouvant conduire à l'accès libre aux transports pour les jeunes, les étudiants, les privés d'emploi et les retraités, basée sur un quotient familial pris en charge par l'impôt.

**Imposer le Versement Mobilité aux AOM** dès le 1<sup>er</sup> salarié (actuellement levé à partir du 11<sup>e</sup> salarié).

**Faire contribuer** les sociétés immobilières, foncières, parcs de loisirs, centres commerciaux, etc.

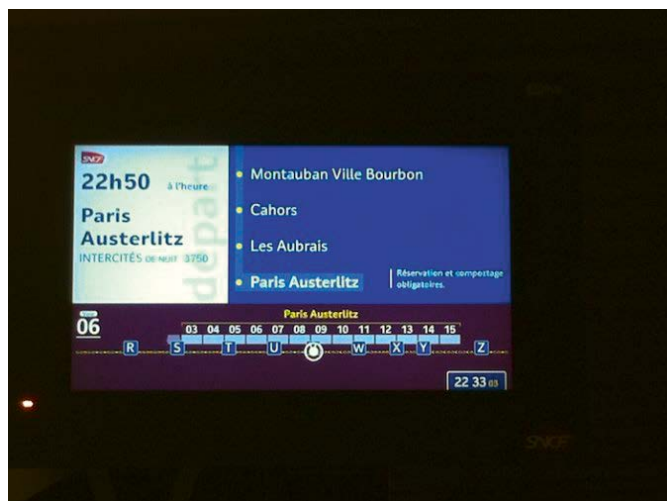
**Renationaliser** les sociétés concessionnaires des autoroutes, qui représentent aujourd'hui de véritables rentes pour les majors du BTP et leurs actionnaires.

**Consacrer les recettes de la TICPE** (32Mds€ en 2019) aux projets de transition environnementaux, dont les transports.

Une décision politique ne peut pas se résumer sur un simple slogan. Le transport collectif et son développement doivent s'accompagner de la qualité des transports, de sécurité et de garanties sociales de haut niveau pour les salariés qui le réalisent. Sa réalisation suppose un renforcement de la reconquête du service public de transport et non la concurrence.



# Relance des Trains de Nuit



Nombreux sont nos concitoyens à considérer le train de nuit comme une offre de transport désuète. Cette perception est partagée par de nombreux observateurs. Exemple parmi tant d'autres, Yves Crozet, directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon, estimait : « ils apparaissent au passé, comme les bateaux qui traversaient l'Atlantique... »

Les trains de nuit ont pourtant un double intérêt, ce sont des trains de long parcours, avec un départ en soirée et une arrivée à destination en matinée. Le voyageur concilie le sommeil et le déplacement.

Durant des décennies, les dirigeants de la SNCF, encouragés par les gouvernements successifs, ont été les grands ordonnateurs du dépeçage des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), des trains de nuit, des Trains auto-couchettes (TAC). Pour justifier la réduction de leur nombre, dont la quasi-disparition des trains de nuit, Direction et Gouvernements ont bien sûr invoqué l'insuffisante rentabilité, n'hésitant pas à manipuler les chiffres du déficit. Lorsque l'on veut réduire, atrophier, fermer un service public, la même potion libérale est appliquée partout. En 10 ans, entre 2007 et 2017, plus d'une cinquantaine de lignes ont disparu.

## Nous subissons donc une politique délibérée et assumée !

Le train de nuit est la victime directe d'une évolution majeure née dans les années 1980. La SNCF et l'État ont en effet basé la politique de transport ferroviaire nationale sur l'extension progressive du réseau à grande vitesse. Peu à peu, le monopole commercial du train à grande vitesse (TGV) s'est imposé sur les liaisons de longue distance en France et dans ses pays limitrophes. Parti de rien en 1980, le trafic des TGV s'est établi à près de 50 milliards de voyageurs-kilomètres en 2019 ; dans le même temps, le trafic des trains de grandes lignes classiques est passé de 42 milliards à moins de 4 milliards de voyageurs-kilomètres. Autrement dit, la hausse du trafic de TGV s'est faite, pour l'essentiel, au détriment des autres trains de grandes lignes.

Les Intercités de nuit, qui sont des Trains d'Équilibre du Territoire ont été sacrifiés sur l'autel de

la rentabilité financière, justifiée par la formule suivante : Ça coûte trop cher ... sans poser la question de combien ça rapporte en termes d'efficacité socio-économique et environnementale pour la collectivité nationale. Quelques évolutions ça ou là, ont pu faire naître un espoir de relance des trains de nuit, comme la rénovation des voitures couchettes et l'arrivée du Corail Lunéa mais assorties à la suppression de nombreux arrêts intermédiaires, d'un passage des places assises à la réservation obligatoire et parfois d'un solide coup de barre sur les prix.

Ces quelques éléments sont anecdotiques face à la tendance de fond. La SNCF a détricoté l'ensemble de l'offre des trains de nuit, par des coups de canif successifs, au point de la rendre résiduelle. En toute logique, confronté à ce sacrifice décidé, orchestré, des déficits colossaux sont apparus, l'État a donc mis en place un mécanisme de financement du déficit par trois contributions :

- Une Taxe d'Aménagement du Territoire (TAT) perçue sur les sociétés d'autoroutes ;
- Une Contribution de Solidarité Territoriale perçue sur le chiffre d'affaires des services de transport ferroviaire non-conventionnés (CST) ;
- Une taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires au chiffre d'affaires supérieur à 300 millions d'euros (TREF).

**Ces deux dernières ne sont acquittées, de fait, que par la SNCF. Autrement dit, une taxe assise sur le chiffre d'affaires de la SNCF permet de financer les trains de la SNCF.**

**Pour la CGT**, l'enjeu de la relance des trains de nuit relève d'une conception de l'organisation du chemin de fer, de son rôle, de sa capacité à répondre aux besoins de mobilités, de déplacements des populations et aux exigences du développement durable.

La pandémie que nous vivons depuis de longs mois a mis en exergue l'utilité des SERVICES publics dans le fonctionnement de la Nation et a contraint, au moins dans les paroles, les responsables politiques à évoquer une autre organisation de la société dans le cadre du jour « d'après ».

Cela dit, en matière ferroviaire, la réalité est tout autre. Si on n'amplifie pas les mobilisations convergentes pour imposer d'autres choix, il est à craindre que le « jour d'après » soit pire que le « jour d'avant ». Sans nier les conséquences financières de la crise sanitaire sur les comptes de la SNCF, insuffisamment aidée par l'État, on assiste à une poursuite de la réduction de l'offre, se traduisant par la fermeture de gares, de guichets, de boutiques, de dessertes, de points accueil-information et la suppression de personnels dans les gares et les trains. Comment, dans ce cadre de déshumanisation, de casse de l'outil de production, de contraction des moyens, parler de relancer l'attractivité ferroviaire et répondre ainsi aux enjeux qui nous sont posés ?

L'Union Européenne a pourtant décrété l'année 2021, année européenne du transport ferroviaire sous la forme « d'un pacte vert » et une nouvelle offre de trains de nuit pour l'Europe s'est constituée autour d'une alliance com-



prenant l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse et la France qui lanceront à l'horizon 2024, 4 nouvelles lignes internationales qui desserviront 13 grandes villes.

Dans le même temps, l'actuel Ministre des transports français annonce le lancement de deux nouvelles lignes sans pour autant en préciser les conditions d'exploitation. A la CGT, nous considérons que la politique des transports est constitutive d'une politique d'aménagement du territoire, de développement économique et de cohésion sociale, elle doit donc être gérée, organisée sous maîtrise publique, pilotée nationalement pour les grandes orientations stratégiques et pour le ferroviaire, exercée par un opérateur unique : la SNCF.

Oui, les trains de nuit, comme les autres relations ferroviaires notamment transversales et radiales, doivent être développés, car ils constituent un élément important dans le cadre de la transition écologique et un levier de désenclavement des territoires. Il est loin le temps où la Vie Du Rail (revue hebdomadaire sur le ferroviaire) titrait : **« La SNCF, le plus grand hôtel de France », elle assurait alors chaque soir : 20000 nuitées, soit 8 millions par an.**

Pour la CGT, les trains de nuit sont complémentaires des autres modes de transports et circulations ferroviaires, notamment de l'offre TGV. Ils circulent sur des plages horaires non accessibles à la grande vitesse et sont pertinents sur de longues distances.

Engluée dans des stratégies court-termistes et financières, la SNCF a pris du retard par rapport à d'autres compagnies de chemin de fer européennes en matière d'investissement dans du matériel roulant adapté aux conditions de transport de notre époque. La commande de nouveaux trains de nuit qui offrirait de nouvelles opportunités à l'industrie ferroviaire, pourrait se concevoir dans le cadre d'une coopération européenne.

Pour répondre aux exigences et besoins de notre époque, il nous faut disposer de trains de nuit offrant un panel de formules : voitures couchettes, voitures lits, voitures places-assises, voitures restaurant. Ces trains pourraient, sur de longues distances, assurer du cabotage, être constitués de plusieurs tranches et comporter des porte-autos, réactivant ainsi les Trains auto-couchettes (TAC). La tarification devra être accessible, incitative, faire l'objet d'une communication lisible et être proposée aux guichets des gares, dans les boutiques SNCF, au-delà d'internet. Il va sans dire que pour être attractifs, ces trains de nuit devront béné-

ficier, de la part de SNCF Réseau, de créneaux horaires nocturnes de qualité (sillons).

Pour réussir cette nouvelle relance, l'état des infrastructures ferroviaires sera déterminant, tout comme d'ailleurs les conditions de la concurrence entre les différents modes de transports, très défavorables au rail, pourtant très écologique, peu consommateur d'énergie. Un train de nuit émet en moyenne 30 grammes de dioxyde de carbone par passager/ kilomètre contre 24 pour un train de jour sur un trajet équivalent. Ces valeurs restent bien moindres que celles d'un avion, 180 grammes, ou de la voiture particulière, 85 grammes.

Dans un rapport de la Cour des Comptes en 2016, l'aérien bénéficiait en France de 2,8 Milliards d'euros par an, d'exemptions de taxes de carburants, auxquelles il faut ajouter plusieurs milliards d'euros d'aides pour les lignes aériennes intérieures et les aéroports français.

Sans bien évidemment opposer les modes de transports, le ferroviaire, et particulièrement les trains de nuit, doivent eux aussi bénéficier d'un subventionnement important, couplé à un arrêt de la logique des « règles du marché », ainsi, la relance du train de nuit pourra être effective, sa pertinence n'étant plus à démontrer.



# UIT en territoire : En Normandie comme ailleurs, le train de marchandises peut redevenir un transport moderne !



L'épisode pandémique de la COVID-19 vient s'ajouter à une situation planétaire déjà très préoccupante. Une volonté de ne plus vivre comme avant s'exprime désormais de façon plurielle et des propositions concrètes, en rupture avec notre rapport au monde et à la planète, émergent çà et là. Citoyens, acteurs politiques, économistes, scientifiques, de nombreuses voix s'élèvent pour exiger un changement de cap.

La première exigence est d'en finir au plus vite avec le court-termisme mercantile du système en place. Pour aller dans ce sens, la subrogation des calendriers électoraux par des planifications générationnelles, voire intergénérationnelles constituerait une avancée significative.

De la même façon, il pourrait être acté qu'aucun projet, qu'aucune construction ne puisse plus voir le jour sans en avoir préalablement défini la durée de vie, le cycle de maintenance, le démantèlement et le recyclage.

De toute évidence, qu'il s'agisse des biens ou des personnes, les déplacements sont au premier rang des réflexions à mener. Leurs impacts sur les trois dimensions environnementale, sociale et économique sont tels qu'il

va falloir énormément d'ambition et d'intelligence collective pour arriver à supplanter les logiques financières qui prévalent. Des logiques dont l'omniprésence, et l'omnipotence, conduisent à réclamer sans cesse des suppressions de règles sociales et environnementales. C'est bien au contraire, en identifiant clairement et en prenant en compte les véritables coûts, internes, externes, environnementaux et sociaux, qu'il sera possible d'établir les bons diagnostics. Une condition essentielle à la prescription des bons remèdes !

C'est avec cet objectif, qu'à l'instar de la confédération et des fédérations, le comité régional CGT Normandie, s'appuyant sur l'UIT (Union Interfédérale des Transports) souhaite, à partir des connaissances et du travail des syndicats sur le terrain, mettre à disposition du débat des propositions concrètes à l'échelle de son territoire.

Des propositions dont la priorité n'est pas de répondre au « combien ça rapporte » ? Mais au « comment ça répond aux besoins réels de déplacement des personnes et des marchandises, dans le plus grand respect de l'environnement ? ».



Cette approche fait de l'ensemble des transports et de la logistique, des éléments structurants d'un aménagement raisonné et raisonnable du territoire normand. Au profit de tous les citoyens, ce développement juste et équitable implique une logique non plus de concurrence mais de complémentarité, voire de coopération.

Certes, en rupture avec le système dominant, la recherche systématique d'une réponse aux besoins du plus grand nombre est le parfait antidote au chacun pour soi et son pendant qu'est le chacun contre tous.

Viser l'intérêt général est un excellent moyen de lutter contre les dérives identitaires et pour donner tout son sens au vivre ensemble. En mettant l'humain et l'environnement au cœur des préoccupations, il est possible d'écrire l'avenir autrement. **La CGT le revendique !**

## Un constat implacable

Contre toute logique, en France comme en Normandie, le fret ferroviaire ne représente plus que 10 % de part modale dans le transport de marchandises, et seulement 3 % dans l'ex Basse-Normandie. Alors qu'à la fin des années 2000, l'agglomération caennaise comptait encore 10 000 wagons, pour un trafic annuel d'environ 400 000 tonnes, aujourd'hui plus un train de marchandises ne circule à Caen.

Les raisons de cette situation sont nombreuses et vont bien au-delà des mouvements de grève évoqués comme affectant la confiance des chargeurs vis-à-vis du rail. La volonté politique pour des transports écologiques n'a pas été démontrée et les nombreuses décisions incohérentes, aux niveaux européen, national ou régional le prouvent. L'ouverture à la concurrence européenne du secteur du fret ferroviaire en 2003 (2006 en France), pourtant présentée comme la solution miracle, n'a visiblement pas engendré l'inversion de tendance annoncée. Bien au contraire, le transfert modal du rail vers la route n'a cessé de s'accroître.

Une réalité aujourd'hui qui ne doit rien au hasard ! Le développement irraisonné des autoroutes et 2x2 voies, la fiscalité avantageuse pour les camions, le dumping social organisé dans le transport routier de marchandises, la construction des zones logistiques non connectées au rail, le manque d'investissement sur le réseau capillaire, la stratégie d'abandon de Fret SNCF vis-à-vis du wagon isolé, toutes ces décisions ne pouvaient conduire qu'à ce résultat.

## De bonnes raisons d'espérer

Propositions de la convention citoyenne pour le climat, discours du président de la République, annonces gouvernementales, beaucoup d'indices qui laissent à penser que le fret ferroviaire revient sur le devant de la scène. La crise écologique, la sécurité routière, font que le train devient un moyen de transport moderne capable de répondre à ces enjeux. Le syndicat CGT cheminots plaide en ce sens depuis de nombreuses années en demandant d'autres orientations pour le Fret public SNCF ou des investissements sur le réseau. Europe, Etat, Région, collectivités, chargeurs, entreprises ferroviaires... La mobilisation de toutes et tous est nécessaire.

Si la réduction des flux, les circuits courts doivent être privilégiés, la massification que permet le transport par rail doit prendre place au cœur du débat.

Son intérêt écologique et énergétique n'est plus à démontrer : faiblement émetteur de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, faible consommation d'énergie, atouts pour la sécurité routière et pour lutter contre la congestion des villes. Un train, c'est 35 poids lourds, 14 fois moins de CO2, 8 fois moins de pollution de l'air et pour une consommation d'énergie divisée par 6.

En juillet 2019, un rapport de la commission Européenne imputait aux transports routiers 83 % des coûts externes (congestion, pollution, accidents, nuisances sonores, etc.). Ce rapport qui, pour l'année 2016, évaluait ces coûts externes à 987 milliards d'euros pour l'Europe dont 111 milliards pour la France, ne peut finir ses jours, empilé avec tant d'autres sur une étagère. Il est donc plus qu'urgent de mettre en œuvre une autre politique des transports, privilégiant les modes vertueux et leurs complémentarités. Au-delà des discours, notre planète a besoin d'actes forts. La renaissance du fret ferroviaire doit en être un.

## Le syndicat fait des propositions et interpelle la communauté urbaine !

Dans le Calvados, les atouts et le potentiel ne manquent pas ! Deux lignes dédiées au fret ferroviaire sont encore existantes mais dorment sous la végétation : la ligne (SNCF Réseau) desservant la zone industrielle de Blainville sur Orne, et la voie (CCI) de Cormelles le Royal.

Leur remise en état serait rapidement possible et relativement peu coûteuse. Concrètement, la réhabilitation de la voie de Blainville sur Orne, longue de 6 km, est évaluée à moins de 2 millions d'euros, hors travaux dans les ITE des entreprises. La comparaison avec les 11 millions d'euros pour 870 mètres de desserte portuaire destinée au seul trafic de transformateurs RTE, réalisés en trois semaines à l'été 2019, montre bien que tout est une question de volonté.

On sait, sur la base de données contenues dans les rapports d'activité et la presse locale ou spécialisée que des tonnages importants arrivent ou sont expédiés depuis des entreprises et industries proches ou directement desservies par ces voies ferrées fret. Il en va, par conséquent, de l'intérêt général de regarder précisément ces trafics et d'analyser la pertinence d'un report modal vers le fluvial ou le ferroviaire.

## Une étude va être lancée

Après avoir été reçus par quelques élus de la communauté urbaine, les représentants du syndicat ont obtenu l'engagement du lancement d'une étude sur les possibilités de relance du fret ferroviaire dans l'agglomération caennaise. Cette étude doit porter sur les trafics existants et à venir captables par le rail. Elle doit évaluer les investissements nécessaires à la création ou à la remise en état des installations ainsi que les gains en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. L'urgence sera donnée à l'étude de projets déjà lancés tels que la plate-forme LOGIDIS et le centre de tri NORMANTRI.

D'autres revendications ont été portées comme : le soutien au maintien et à l'entretien minimal des dernières installations de fret ferroviaire existantes ; la coparticipation financière de la communauté d'agglomération aux projets incluant l'utilisation du fret ferroviaire ; l'étude systématique de desserte par les modes alternatifs à la route : le fret ferroviaire ou fluvial avant toute implantation nouvelle de plate-forme logistique ou autre site industriel.

et son UIT, qui voient dans cette stratégie une opportunité de faire gagner de la crédibilité à l'action syndicale et obtenir le soutien du plus grand nombre. Ces deux éléments sont essentiels pour espérer que les idées que nous défendons deviennent un jour réalité !

### Un exemple à suivre !

Les projets défendus par le syndicat des cheminots de Caen ne sont bien évidemment pas les seuls sur le territoire normand. Mais ce qu'il faut retenir, c'est le travail accompli et la méthode utilisée. Ils doivent nous servir d'exemple pour, partout où c'est possible, proposer des solutions alternatives. Qu'il s'agisse d'existants ou de créations, étudions, analysons et construisons des projets argumentés et étayés qui répondent à des besoins réels, dans le plus grand respect de l'intérêt général. C'est en tout cas ce que défendent le Comité Régional Normandie



## BULLETIN D'INSCRIPTION FORMATION 2021

*(en fonction des règles sanitaires en vigueur)*

Nom : ..... Prénom : ..... Sexe : ..... Age : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Tél. : ..... Portable : .....

Adresse électronique : .....

Candidature présentée par (Confédération, union départementale, Fédération, Union locale ou Comité regional) :

.....

Entreprise : ..... Secteur Public, nationalisé ou Privé : .....

Fédération CGT : ..... UD : .....

Responsabilités syndicales : dirigeant fédéral ou confédéral, animateur de collectif UIT... ..

Responsabilités électives ou mandats : DP, élu CHSCT, Administrateur, élu CE, élu au Comité de groupe, membre de CESR... :

.....

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine :

.....

### Fiche à retourner

Par mail : [form-synd@cgt.fr](mailto:form-synd@cgt.fr) - Tél. 01 55 82 81 48 à [uit@cgt.fr](mailto:uit@cgt.fr) - Tél. 01 55 82 50 47

Par courrier : Espace revendications, sociales et économiques - Case 32 - 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex

# Formation transports / UIT 2021

## Nécessaire, utile pour armer nos militants !!!

**La CGT porte la conception d'une politique de transport multimodale intégrée** avec un report modal de la route vers les transports alternatifs (fer, fleuve et mer).

**La reconquête d'un service public** de qualité accessible à tous et prenant en compte les obligations sociales et environnementales fortes, au profit des salariés du transport et des usagers, apparaît ainsi comme une priorité.

Face à ces enjeux, la question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc essentielle pour réorienter les

politiques mises en œuvre, dont celles des transports de voyageurs et de marchandises.

**Notre démarche revendicative ne peut se développer que si nos militants appréhendent et maîtrisent les problématiques des transports et la conception qu'en a la CGT !**

A ce titre, l'UIT organise en 2021, une formation transports, construite sur deux modules.

**Le 1<sup>er</sup> module de 3 jours : du mercredi 26 au vendredi 28 mai 2021**

**Le 2<sup>e</sup> module de 5 jours : du lundi 27 septembre au vendredi 1<sup>er</sup> octobre 2021**

**Ils se déroulent au centre de formation CGT de Courcelle**

*(dans le respect des règles sanitaires en vigueur).*

**Cette formation confédérale s'adresse** aux camarades en charge de l'activité transports en UD ou au Comité Régional et en UIT décentralisée, aux membres des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports, ainsi qu'aux dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions.

**Cette formation a pour but** de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté, dans un contexte de profondes mutations.

**À partir de notre démarche syndicale** basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

**Elle est donc nécessaire** pour armer nos militants dans le cadre de leur activité syndicale et de leur mandat professionnel, CESER, etc.

C'est pourquoi, **elle doit être appréhendée comme un axe prioritaire** par nos structures CGT. Concevoir la formation comme un acte militant lui confère un caractère indispensable à l'accomplissement de nos responsabilités dans l'organisation syndicale.

**Il est de la responsabilité des fédérations concernées d'intégrer le stage transports de l'UIT dans leur plan de formation et d'impulser à la participation des militants concernés.**

**Dès à présent, faites-nous remonter les inscriptions de vos fédérations pour 2021 !**





# LE TRAVAIL A PLUSIEURS VISAGES. LA CGT A LE VOTRE.

**SYNDIQUEZ-  
VOUS !!!!**

**[www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)**

