



## Sommaire : Faire de la conférence sociale un levier pour les revendications !

Edito ..... p. 1

Dans ce bulletin, la C.G.T. s'exprime sur divers dossiers pour permettre aux salariés de Bretagne de travailler autrement :

Stratégie régionale d'actions logistiques : contribution UIT C.G.T. Bretagne ..... p.2/3

Festival de la paix..... p 3

Assises de la mer et du littoral : un levier pour les revendications ..... p 4

Energies Marines Renouvelables. La C.G.T. fait son cahier d'acteur pour le débat public.

Dossier joint

### ERRATUM

Nous rectifions que William Jacquillard est Président du Conseil de Développement du Grand Angoulême, Président de la coordination nationale des Conseils de Développement et membre du Comité Régional C.G.T. Poitou Charentes et ne fait pas partie d'Emergences comme cela a été mentionné par erreur dans le rapid info n°424.

Site Internet : [www.cgt-bretagne.fr](http://www.cgt-bretagne.fr)  
mail : [cgt.bretagne@wanadoo.fr](mailto:cgt.bretagne@wanadoo.fr)  
Tél. 02 99 65 45 90  
Fax : 02 99 65 24 98  
Directeur de la publication : Thierry GOURLAY  
I.S.S.N. : 1258-7745  
C.P.P.A.P. : 0713 S 07992  
Bimensuel - 0,15€

Les 20 et 21 juin 2013, le Président de la République va ouvrir la **deuxième conférence sociale de son mandat.**

La première n'a pas eu les effets attendus par les salariés qui s'étaient exprimés pour un changement de politique sociale et économique. Bien au contraire, les mesures sociales prises par le gouvernement ne sont pas en phase avec les attentes exprimées. **Elles se traduisent par une augmentation des demandeurs d'emploi, des restructurations et des licenciements.**

En n'affrontant pas les causes de la crise, le gouvernement s'enferme dans le carcan de l'Union Européenne pour justifier toujours et encore plus l'austérité. Pourtant ces politiques ne règlent rien. Pire, elles créent l'exclusion, la précarité et la pauvreté.

**Le manque d'ambition industrielle de la France révèle un manque d'ambition pour l'activité et les salariés de notre pays.** L'essentiel des mesures, parfois négociées, vise à sortir les salariés de l'entreprise pour faire supporter à la collectivité les responsabilités qui devraient incomber aux entreprises.

Plus que jamais, il est nécessaire de permettre les mutations économiques en obligeant les entreprises à prendre en compte l'avenir des salariés. **La sécurité sociale professionnelle est à l'ordre du jour, autant que la question des salaires, qui peut être un levier pour renforcer les différents secteurs de notre protection sociale.**

L'augmentation des salaires est aussi nécessaire pour redynamiser une croissance en berne qui est le prétexte à la remise en cause de garanties collectives conventionnelles ou statutaires.

La spirale doit s'inverser pour redonner de l'espoir aux milliers de salariés qui sont exclus de leur entreprise. Pour cela, l'intervention des salariés est plus que jamais nécessaire pour peser sur les choix à venir. Une autre répartition des richesses est nécessaire pour réorienter l'argent vers les besoins sociaux. Les inégalités se creusent et d'autres solutions doivent être mises en avant.

**La Cgt a des propositions, mais elle a aussi besoin des salariés, des retraités, des demandeurs d'emploi pour les porter afin qu'elles soient prises en compte.**

La bataille des idées est forte et souvent le message des puissants fait mouche et pourrait conduire à la résignation.

**Il est urgent de s'adresser massivement à tous les salariés pour les inviter à ne pas se laisser faire et tomber dans le piège de l'accompagnement des décisions de régression.**

La Cgt entend prendre toute sa place pour placer cette conférence sociale sous l'autorité des salariés et redonner confiance au mouvement social afin de peser sur le rapport de force, dès le lieu de travail.

**Dans le prolongement des actions professionnelles de cette semaine, à l'appel de la CES, le 19 juin, en France, nous pouvons ensemble nous faire entendre.**

Thierry Gourlay  
Secrétaire du Comité Régional  
C.G.T. Bretagne

# Conseil régional : stratégie régionale d'actions logistiques

## Contribution UIT-CGT Bretagne aux travaux préparatoires sur le "Confortement d'un réseau d'offre ferroviaire en Bretagne"

Les politiques des transports mises en œuvre ces dernières années, les choix de l'opérateur ferroviaire historique en matière de fret ont mis hors d'atteinte les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement.

**La CGT a toujours encouragé et soutenu les initiatives permettant de développer le report modal de la route vers le rail en réponse aux enjeux environnementaux.** Pour la CGT, l'initiative du Conseil Régional de co-construire une «stratégie régionale d'actions logistiques» associant chargeurs, opérateurs ferroviaires régionaux, décideurs économiques et institutionnels se situe dans une démarche volontariste visant à créer les conditions pérennes d'un redéploiement du fret ferroviaire sur la région Bretagne. Cette stratégie doit être finalisée au cours de l'automne (octobre).

**Depuis plus d'une décennie, sur le plan national, le niveau des trafics de fret ferroviaire demeure en constante régression.** Ceux-ci ont atteint un niveau historiquement bas en 2012 avec moins de 23 milliards de tonnes/kms (GTK) transportés tout opérateur confondu (55 GTK en 2000 avec la seule SNCF). Les divers plans fret à la SNCF ont engendré des milliers de suppressions d'emplois, la fermeture de gares fret et de triage ainsi que de lignes ferroviaires.

Ces dernières décennies, le recul des activités industrielles, l'organisation de la production (flux tendu, zéro stock, externalisation...) ont contribué au développement du mode routier mieux adapté à la demande d'envois fréquents, de taille réduite, vers des destinations diversifiées. Cela est particulièrement vrai pour la Bretagne dont le plan routier a largement contribué au report modal du rail vers la route ces dernières décennies.

Les politiques des transports au plan national et européen ont accentué cette tendance par des décisions en termes de réglementation, d'infrastructures et de tarification, conduisant à une sous rémunération du transport de marchandises quel que soit le mode.

Le dumping sur les prix a engendré une course à la productivité dont les conséquences sont dévastatrices, singulièrement pour les salariés du secteur.

**La participation de la CGT Bretagne à cet atelier a été une nouvelle occasion de s'exprimer sur une conception du transport du fret se situant résolument dans un environnement de coopération entre les modes de transport au service de l'intérêt général.**

Cette initiative a permis de réaffirmer la nécessité de concevoir le transport de marchandises comme un ensemble complexe logistique de l'expéditeur au destinataire final. A ce titre, raisonner en système de transport en considérant le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multi-modale n'est plus à démontrer.

Il faut optimiser tous les maillons et lever les contradictions entre les uns et les autres : SNCF, groupe SNCF, RFF, autres entreprises ferroviaires, autres modes de transport afin de rendre efficient le développement du fret ferroviaire.

Cela doit s'appuyer sur une volonté forte en matière d'investissements portant notamment sur des infrastructures dédiées au fret et un concept de logistique territoriale associé à un système de production performant irriguant le territoire. **Rappelons que la SNCF a lancé en 2007, un projet sous l'égide de l'Union Internationale des Chemins fer appelé XRAIL. Cette alliance a été signée le 19 février 2010 par sept entreprises ferroviaires européennes mais hélas sans la SNCF,** ce qui en dit long sur la volonté de l'opérateur historique de travailler au développement du fret ferroviaire avec les autres pays de l'UE, lesquels constituent pourtant un débouché important pour l'économie bretonne.

**L'avenir du ferroviaire en terme d'efficacité économique et environnementale réside dans sa capacité à traiter des flux de moyenne, voire de petite taille et de les rassembler dans des trains massifiés.** Cela nécessite donc de traiter le drainage des territoires bretons et leur mise en réseau par un système d'acheminement massif connecté aux différentes régions françaises et européennes.

**De par sa situation, la Bretagne reste exclue des grands corridors de fret ferroviaire alors qu'existe un potentiel important de massification de flux à l'exemple de l'industrie agroalimentaire qui est un secteur clé de l'économie bretonne.** Les débats ont montré une

grande homogénéité des destinations (Ile de France, Sud-Est) et destinataires (grande distribution principalement). Une production ferroviaire mutualisée semble donc incontournable si l'on considère qu'il est difficile de massifier des trafics mono-chargeurs en Bretagne.



Concernant les trafics intra-régionaux, les débats ont montré de fortes potentialités notamment au départ des ports de Brest et Lorient (céréales, soja, granulats). Pour la CGT, il y a là un sujet à traiter prioritairement si on le considère en terme d'enjeu de développement des ports bretons mais aussi d'approvisionnement de matières premières pour l'économie bretonne.

**De plus, il convient d'établir un état des lieux des infrastructures dévolues au fret avec comme première priorité d'arrêter la politique consistant à déposer les installations reliant les entreprises bretonnes au réseau ferré national.** Cela est fondamental si la région politique se fixe pour objectif l'augmentation de la part modale du fer car le maillage territorial est un préalable à l'atteinte de cet objectif. Sur 80 ITE (Installations Terminales Embranchées), seules 49 sont actives ce qui démontre la nécessité de recenser les entreprises susceptibles d'être reliées au réseau ou volontaires pour réutiliser leurs installations ferrées.

**Il convient de porter un regard extrêmement critique sur les conséquences de la mise en œuvre par la SNCF du système «Multi-Lots/ Multi-Clients» (MLMC) qui a conduit à une refonte totale de l'offre dite «conventionnelle»,** communément appelée «wagons isolés» et dont la Bretagne a été exclue lors de son déploiement. En effet, ce repli de la SNCF sur notre région a conduit à l'abandon de trafics excluant de fait toute possibilité nouvelle de captation de fret diffus sur la période 2009 à 2011. Si la SNCF a remis en place depuis une offre d'un train-jour entrant dans l'organisation MLMC, la consolidation de ce trafic en Bretagne reste fragilisée par l'orientation «pro-combiné» prise par les chargeurs qui semblent méconnaître l'offre de fret conventionnelle et ses potentialités. **Pour la CGT, celle-ci constitue pourtant une alternative intéressante qu'il convient de promouvoir tant au niveau des chambres consulaires que des autorités organisatrices de transport.** L'organisation MLMC doit faire l'objet d'une évaluation afin d'en mesurer l'attractivité entre grands centres économiques locaux, régionaux, nationaux et européens.



En outre, la segmentation de l'organisation du fret à la SNCF par produit empêche toute approche territoriale multi-produits. **Les débats lors de cet atelier ont d'ailleurs montré que les chargeurs bretons demeurent en attente d'informations sur la nature de l'offre ferroviaire sur la région Bretagne.** Il

convient de combler rapidement ces carences. La réponse aux attentes fondamentales des chargeurs en matière de fiabilité de la production et d'information demeure un enjeu important pour reconquérir des parts modales en faveur du ferroviaire.

Pour la C.G.T., l'objectif demeure une organisation de proximité regroupant des gares, des points de desserte et des installations terminales embranchées d'une même zone géographique. A ce titre, les synergies possibles entre ces différentes installations doivent faire l'objet d'étude au cas par cas en priorisant les sites capables de répondre rapidement à la demande des chargeurs.

Cette nouvelle approche devrait permettre d'optimiser les dessertes en les mutualisant par une évolution des organisations de la production et du travail en lien direct avec les besoins des chargeurs. Elle nécessite une évolution des métiers existants en développant une plus grande autonomie et en intégrant des missions pluridisciplinaires logistiques.

**Là où le fret ferroviaire est traditionnellement absent, l'émergence d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité semble pouvoir contribuer au report modal dans certaines régions. A condition toutefois qu'ils ne se créent pas sans la SNCF et surtout contre elle.** D'ailleurs, la mise en œuvre de cette solution en Bretagne n'est pas apparue évidente.

En effet, l'assemblage de l'offre et de la production nécessite qu'ils soient complémentaires de la SNCF et des autres opérateurs de fret présents en Bretagne.

Ils ne peuvent en aucun cas être une alternative au désengagement de la SNCF.

Une des priorités demeure l'organisation d'un réseau de points d'échanges munis d'équipements modernes connectés au réseau euro-

péen (alliance XRAIL), reliés par des trains massifs réguliers et cadencés. **Pour la CGT, des installations existantes comme le triage de Rennes doivent faire l'objet d'une évaluation précise quant à leur capacité à répondre à cet objectif.** La modernisation de cet outil contribuerait au lancement d'une nouvelle offre de wagons isolés assise sur la mutualisation des trafics afin d'être en capacité de construire une offre performante et pérenne.

Ces points d'échanges en Bretagne contribueraient à l'efficacité du système grâce à une meilleure rotation du matériel (moteur et remorqué) et l'optimisation de l'utilisation des sillons.

La SNCF, et en particulier le fret SNCF, a les moyens d'y contribuer. **Stigmatiser les cheminots sous l'angle de leur statut particulier leur permettant d'assurer leur mission de service public n'effacera pas la responsabilité de L'Etat qui doit s'engager à désendetter le système ferroviaire afin de permettre le développement du service public SNCF.** Cet enjeu nécessite que le fret ferroviaire SNCF bénéficie d'un vrai projet de développement par la maîtrise complète du transport, du réseau principal à l'embranchement particulier.

**Le transport de fret est un enjeu de société. La CGT considère essentiel la tenue d'un grand débat public sur l'organisation du transport de marchandises en Bretagne.**

Ainsi l'intervention publique doit encourager les chargeurs et les industriels à réfléchir en commun à leurs transports. Des convergences peuvent se développer entre l'intérêt général qui vise à orienter les flux vers des modes respectueux de l'environnement et l'intérêt des chargeurs qui peuvent bénéficier de ces mises en commun.

Seule une politique des transports basée sur des valeurs de service public permet de respecter ce choix.

**La CGT soutient cette initiative du conseil régional car contributive au débat que nous voulons mener avec l'ensemble des acteurs qui souhaitent que le fret ferroviaire retrouve sa place dans le cadre du développement humain durable.**

### **Festival pour la paix, la justice, l'emploi, contre les armes nucléaires**

Près de 1000 personnes se sont mobilisées durant la journée au Festival pour la paix organisé le 9 juin dernier au Fret à Crozon.

Les débats se sont succédés toute la journée laissant à chacune des organisations l'opportunité de donner son avis. La Cgt a pu rappeler sa conception de la paix et la nécessité de concevoir la notion de sécurité sous l'autorité de la nation. Des moyens doivent être réorientés pour que les armes ne soient pas aux mains du secteur privé. Le progrès social doit être un moyen de développement de la paix sur toute la planète. Plusieurs personnalités étaient sur place pour donner leur avis ou partager leurs travaux avec les manifestants. Les festivaliers ont manifesté du Fret à l'île Longue. Les artistes ont animé le festival pour donner la convivialité nécessaire à ce moment de lutte.

Les participants ont décidé de poursuivre la mobilisation pour peser sur la réelle mise en œuvre du traité de non prolifération des armes nucléaires.

Remerciement aux camarades qui ont donné le coup de main nécessaire au succès de cette journée.



# Les assises de la mer et des littoraux

**Le 18 janvier dernier**, le Ministre de la Mer a lancé les assises de la mer et des littoraux pour la France. Ces assises consistent à organiser sur les 4 façades maritimes la rencontre des acteurs économiques et sociaux pour organiser le devenir des activités liées à la mer.

En Bretagne, ces activités sont importantes et concernent environ 50 000 salariés pour l'ensemble des filières concernées.

La conférence régionale Cgt de juin dernier avait décidé de faire de la maritimité une compétence prioritaire pour nous permettre d'appréhender finement les enjeux.

**La Cgt, qui s'est déjà bien impliquée dans le Grenelle de la mer, entend permettre une expression coordonnée au sein des instances décisionnelles.** Cela suppose de travailler davantage en lien avec les professions concernées ainsi que les territoires. La confédéralisation de notre activité est posée et nécessite des dispositions particulières. En effet, 11 fédérations sont directement concernées sur les deux régions qui composent notre secteur maritime Nord Atlantique - Manche Ouest (Bretagne, Pays de la Loire).



**Fédérations concernées :** marins, officiers, métaux, FNTÉ, Energie, UGFF, transport, SNCF, FERC, ports et docks, commerce et services.

En participant aux groupes de travail, il apparaît évident que les services de l'état ont besoin d'être réorganisés. **La RGPP et la MAP mettent en péril la sécurité des côtes de même que les politiques industrielles n'offrent que peu de perspectives**

**en dehors des énergies marines renouvelables (E.M.R.).** Si ces dernières constituent une opportunité nouvelle à saisir, elles ne peuvent se substituer aux industries existantes, particulièrement la construction et la réparation navale. Le risque existe d'autant que les industriels n'ont pas pensé utile de participer à ces assises.

**Le conseil maritime de façade est devenu le lieu de convergences des activités maritimes et rassemble tous les acteurs.** La Cgt y est représentée et porte les exigences des salariés de nos régions. Pour autant, comme dans l'ensemble des lieux d'intervention, nos propositions seront d'autant plus entendues que nous serons nombreux à les porter. Cela passera nécessairement par une mise en commun au sein de la Cgt des préoccupations de chacune de nos professions pour en faire un projet commun et cohérent. **La mer peut être un atout pour développer l'emploi et les garanties collectives à la condition de mener ensemble une démarche offensive et coordonnée.**

Sur la façade NAMO, la Cgt a participé à tous les groupes de travail et à la réunion de synthèse en mobilisant plusieurs camarades. Avec l'Union Interfédérale des transports Cgt, nous avons su appréhender ces assises pour faire entendre la Cgt sur tous les sujets qui étaient abordés. Divisés en 4 groupes, 10 thèmes étaient soumis au débat. Selon les régions maritimes, l'organisation est différente et la Cgt n'a pas toujours été associée. Thierry Lepaon a d'ailleurs écrit au Ministre pour lui signifier ce manque de coordination. **Pour notre région, nous avons su nous imposer et nous faire entendre même si toutes nos propositions n'ont pas été prises en compte.**

**La réunion nationale est prévue le 18 juillet pour rassembler l'ensemble des travaux des différents groupes de travail.** Ce sera une nouvelle occasion pour la Cgt de rappeler ses exigences pour les faire prendre en compte dans les politiques publiques liées aux activités de la mer.

## Chiffres 2010 :

**Pêche : 6541 marins**

**8 des 10 premières criées de France**

**Aquaculture : 110000 tonnes (42% du tonnage français)**

**Commerce maritime : 374 navires et 6326 marins (36% de l'effectif national)**

**Ports principaux : St Nazaire 31.1 Mt, Brest 2.9 Mt, Lorient 2.7 Mt, St Malo 2 Mt**

**Chantiers navals : DEN S (3000 salariés), STX (2300), Bénéteau (5000), Pirion (1000)**

**La NAMO regroupe les plus grands centres de recherche**

## Les groupes de travail et thèmes des assises

**1/ Protection des milieux, des ressources, des équilibres biologiques et écologiques ainsi que la préservation des sites, des paysages et du patrimoine**

↳ Protection et valorisation de l'environnement marin

**2/ Prévention des risques et gestion du trait de côte**

↳ Risques littoraux et gestion du trait de côte

**3/ Connaissance, recherche et innovation ainsi qu'éducation et formation aux métiers de la mer**

↳ Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

↳ Emploi maritime et besoins de formation

↳ Protection sociale des gens de mer, sécurité maritime, sécurité de la navigation

**4/ Développement durable des activités économiques, maritimes et littorales et valorisation des ressources naturelles minérales, biologiques et énergétiques**

↳ Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime

↳ Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques

↳ Pêche maritime

↳ Aquaculture

## Quelques propositions de la Cgt :

Une politique publique forte et cohérente pour :

↳ L'application et le contrôle de la réglementation (ports et activités maritimes)

↳ Le développement de la R&D

↳ La préservation des espaces et des ressources

↳ Le développement et le renforcement des activités industrielles

↳ L'accroissement des moyens des services de l'état en matière de sécurité, cartographie, données

↳ Le renforcement des moyens pour la formation professionnelle continue