

REUSSIR ENSEMBLE LA CONFERENCE REGIONALE UIT PDL



Pourquoi une conférence UIT en Pays de Loire?

L'UIT Pays de la Loire a été mis en place il y a 10 ans pour permettre de traiter des dossiers régionaux concernant les transports, trop souvent portés par les seules instances institutionnelles.

Notre objectif est de réunir le plus possible de militants de nos fédérations respectives ayant des responsabilités syndicales ou électives sur le territoire des Pays de la Loire, ainsi que les mandatés CESER travaillant sur les dossiers en lien avec les transports.

L'objectif de réunir une cinquantaine de militants est atteignable si les syndicats s'en donne les moyens. Encore faut-il connaître l'UIT ou du moins en avoir entendu parler, savoir l'existence de cet outil syndical.

La répartition de participation proposée permet de trouver un équilibre entre les professions et les territoires afin d'être en mesure de couvrir le maximum de champs revendicatifs.

La conférence doit nous permettre de dégager des pistes d'actions locales, d'initiatives de renforcement ou encore de parrainer des entreprises de transport à l'occasion d'élections professionnelles ou tout simplement parce qu'il y a du potentiel pour créer une nouvelle base syndicale. Nous avons plusieurs outils entre nos mains pour nous organiser.

Le traitement des dossiers, en lien avec les mandatés au CESER, donne une référence des enjeux définis par le patronat et les élus politiques.

Mais rien ne pourra remplacer notre propre cahier revendicatif, local, départemental ou régional, outil à la disposition des structures UL, UD, CR pour débattre et agir avec les salariés et les citoyens.

24 MARS 2022 — ANGERS — 9H00-16H30

Les militants des syndicats, dont les fédérations sont adhérentes à l'UIT, sont invités à participer à la conférence UIT Pays de la Loire le 24 mars 2022 sur la journée à Angers.

**Union
Interfédérale
des
Transports
PDL**

5 FD

- TRANSPORTS
- CHEMINOTS
- EQUIPEMENT/
ENVIRONNEMENT
- MARINS
- OFF MARINS

5 DEPARTEMENTS

- LOIRE ATLANTIQUE
- MAINE ET LOIRE
- MAYENNE
- SARTHE
- VENDEE

FONCTIONNEMENT

Composition du bureau UIT PDL

Stéphane GODARD, cheminot
SNCF Nantes secrétaire

Patrice LOUIS ,COFIROUTE Laval

Olivier HAQUETTE, cheminot
SNCF Montaigu et membre du
CESER PDL

Didier ROBERT membre du CESER
PDL, Nantes

Yvic KERGROACH membre du
CESER, Nantes

Nicolas BOUMIER, cheminot SNCF
Nantes

Fanny CROAJOU, officier marin
Saint Nazaire

Nicolas PICHON, officier marin

Gilbert DUBOIS, TRV STAO 72

Xavier DUPEYROUX, TU Angers

Yannick RABALLAND, TRM
Carquefou

Ronan GILBERT, TU SEMITAN

Le bureau UIT PDL se réunit 1 fois par trimestre pour faire le point de la situation, à partir de l'actualité en cours, ou encore l'avancement des dossiers.

Le bureau est composé de 12 membres, selon les critères validés lors de la conférence précédente.

Si nous sommes sur une bonne dynamique dans l'ensemble, les derniers bureaux ne se sont pas tenus au complet, ce qui est dommageable et préjudiciable à l'activité revendicative.

Ce n'est pas normal puisque nos 5 fédérations fonctionnent à l'étage national et que le niveau régional est quant à lui « oublié ».

Il y a sûrement de bonnes raisons à cela, mais il faut dépasser les constats et tout mettre en œuvre pour participer régulièrement aux réunions.

Le rôle des fédérations est détermi-

nant pour atteindre les objectifs fixés par la conférence nationale de mars 2018.

« Concernant l'UIT en territoire, nous allons tenter de travailler à créer une réelle coopération, entre nous, en identifiant un référent qui suivra l'activité UIT d'un CR. Par ailleurs, nous allons, avec les fédérations UIT, définir des référents des FD en territoire et réaliser une cartographie de nos bases organisées et de leur secrétaire. A l'instar des cheminots, de par leur organisation, il nous reste à réaliser ce même travail pour les autres FD. »

Cet extrait du bureau national du 10 avril 2018 ne doit pas rester une simple incantation, mais doit maintenant trouver un prolongement concret sur notre territoire. **Où en sommes-nous aujourd'hui ? Quelles perspectives nous engageront à l'issue de cette conférence ?**

REPARTITION ET PRESENCE SOUHAITEE

Participants	TRANSPORTS	CHEMINOTS	EQUIPEMENT	MARINS	OFF MARINS	UD	TOTAL
44	4	5	2	3	2	1	17
49	3	2	2			1	8
53	2	1	2			1	6
72	4	3	2			1	10
85	2	2	2	1		1	8
TOTAL	15	13	10	4	2	5	49
CESER							4
UIT Montreuil							4
TOTAL							57

Effectifs Salariés dans le secteur des transports et de l'entrepôt 2019 :

Routiers voyageurs : 12 510

Routiers marchandises : 32 005

Ferroviaire : 3278

Maritime et fluvial :651

Aériens : 1277

Entreposage, stockage et manutention: 4383

Services auxiliaires : 8855

Activités de poste et courriers : 11 458

Autres : 262

Soit 74 679 salariés sur le territoire des Pays de la Loire.

Les forces syndicales ne sont pas les mêmes pour nos professions respectives, mais il est évident qu'un véritable travail militant existe au niveau du champ professionnel.

La conférence doit avancer sur ce sujet. Nous avons encore des territoires et champs professionnels non-représentés ou sous-

représentés au bureau de l'UIT.

Nous aurons l'appui du point orga régional et les connaissances fines des dirigeants syndicaux, des militants pour proposer des pistes de renforcement.

Les syndicats sont invités à compléter, modifier, affiner les éléments présentés dans ce document écrit pour l'UIT PDL. Ce document régional développe les propositions CGT en termes d'infrastructures, de transport des voyageurs et de transport des marchandises.

Il sert de référence pour les interventions publiques, soit avec les institutions ou les politiques mais aussi face aux médias.

Il s'agit de montrer la cohérence dans le transport ainsi que la complémentarité possible pour une réponse aux besoins des déplacements du 21^{ème} siècle.

Cahier revendicatif transport en Pays de la Loire. Contribution des syndicats UIT. (extraits)

Les Transports Urbains, financement et accès au transport face à la gratuité !

A la Gratuité des transports, la branche Transports Urbains de la fédération des transports, adopte plutôt le terme d'accès libre aux transports. Si le concept ouvre des débats à la CGT, nous sommes obligés d'attirer l'attention sur ce qui doit être la clé de l'accès libre, le financement. Nous voyons, sur les réseaux qui pratiquent soit la gratuité totale comme à Dunkerque ou à Niort, soit partiellement comme à Nantes pour le Week-end, que l'impact se fait sur le dos des salariés ou de l'offre. Petit rappel des repères revendicatifs n° 29 sur le droit aux transports :

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire dans une approche multimodale et complémentaire des modes de transport, pour aller vers la transition énergétique, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre en conformité avec les objectifs du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat)

- une amélioration de la qualité des services respectant des critères sociaux et environnementaux

le droit à l'accessibilité pour tous types de situation de handicap fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de vie de toute la population

- une politique tarifaire attractive et sociale qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous, dans une cohérence nationale

- une démocratisation dans l'élaboration des choix et une véritable démarche de solidarité entre territoires

- la prise en charge intégrale par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile/ travail, en favorisant les transports collectifs et/ou par la mise à disposition de transports collectifs organisés et financés par l'employeur



Sur le réseau Nantais, la gratuité du week-end devait se faire en concertation avec les organisations syndicales, mais surtout sans impact pour les salariés. Et pourtant, la première mesure proposée par la direction de la SEMITAN (Sté en gestion du réseau) a été de vouloir augmenter le temps de travail le week-end pour pouvoir couvrir l'offre de service qui allait augmenter. La CGT SEMITAN, à contrario, revendiquait une embauche substantielle de conducteurs pour le week-end et de baisser le temps de travail hebdomadaire de tous, ce qui a été refusé.

Le coût de la gratuité du week-end sur le réseau nantais est estimé à 20 millions d'euros, d'autant qu'elle a été accompagnée d'une baisse de 20% des abonnements à l'année. La tarification sociale se pratique sur le réseau nantais et permet à un grand nombre d'usagers d'utiliser les transports.

Le revers de la médaille, pour l'instant, se résume à l'argumentation de la direction de la SEMITAN sur la baisse des recettes commerciales. Cet argument est opposé à la demande d'augmentation de salaires ou à l'amélioration des conditions de travail lors des NAO.

Sur le Réseau de Niort, c'est la baisse de l'offre et environ 10% de conducteurs en moins qui ont permis de financer une partie de la gratuité, mais aussi le faible pourcentage de financement à trouver (12%) pour couvrir cette mesure. Sur la plupart des réseaux, le pourcentage de financement à trouver se situe aux alentours des 40% de l'enveloppe totale.

La CGT propose de nouvelles dispositions pour trouver du financement, par exemple, faire contribuer les sociétés immobilières, foncières, parcs de loisirs, centres commerciaux qui tirent bénéfice des infrastructures de transport pour leur activité.

Le transport de marchandises

De sa situation sociale, de ses difficultés de recruter au dernier kilomètre parcouru.

Le TRM qui a permis aux différentes entreprises de se développer en France en Europe et dans le monde est depuis plus de 40 ans abandonné par les pouvoirs publics et laissé au dictat des grands groupes de transports nationaux et internationaux.

Après les grandes grèves de 1996 qui déjà demandaient une revalorisation des salaires avec une prise en compte des conditions de travail de la sécurité et un accueil convenable chez les clients est né le CFA (congé de fin d'activité). Il permet aux chauffeurs du TRV, TRM, du déménagement et du transport de fonds de cesser leur activité professionnelle jusqu'à cinq ans avant l'ouverture de leurs droits à la retraite sous réserve de certaines conditions.

Mais depuis, il n'y a pas eu d'avancée significative dans ce secteur. La convention collective reste toujours aussi mauvaise avec une grille salariale qui démarre en dessous du salaire minimum autorisé, pas de treizième mois, en cas d'arrêt de maladie 5 jours de carence de la part de l'entreprise. Les différents gouvernements qui se sont succédés ont laissé aux grands groupes de transports et aux OP les mains libres pour négocier avec les OS sans leur imposer la moindre contrainte.

Les organisations patronales (OP) elles-mêmes admettent le manque de reconnaissance qu'il peut y avoir dans ces métiers mais ne sont pas prêtes pour autant à augmenter significativement les salaires. Elles préfèrent faire appel à des sociétés de transport des pays de l'Est si ce ne sont pas des bureaux détachés de ces mêmes sociétés, de faire travailler ces salariés dans des conditions déplorables. Les législations européennes et françaises permettent cette concurrence déloyale au moins disant.

Suite aux dernières NAO nationale les difficultés de recrutement ne vont pas s'améliorer. Les OP déplorent le manque d'attractivité du métier de chauffeur routier mais elles ne font rien pour l'améliorer. Pour 2022 toutes les OS ont eu un mot d'ordre commun, une revalorisation minimum de 10% du taux horaire. Après 5 réunions officielles, 2 organisations salariales acceptent de signer un accord qui ne correspond plus aux revendications du métier. Il se limite à une revalorisation de seulement 5% au premier février 22 plus 1% au 1^{er} mai 22 mais en détériorant encore les conditions de travail (ex : le délai de préavis pour un chauffeur qui était d'une semaine va passer à deux semaines).



Le dernier kilomètre :

La logistique du dernier kilomètre est celle qui requiert le plus d'attention. Il faut savoir que ce dernier kilomètre est le plus coûteux, il représente 20% du coût du transport à l'échelle nationale, 25% des émissions de gaz à effet de serre et occupe 30% de la voirie. Pour minimiser au maximum ces effets néfastes dans les agglomérations et les centres villes qui se positionnent en zone à faible émission (ZFE) et limiter le réchauffement climatique, ces transporteurs demandent l'aide de l'Etat et de la commission européenne pour avoir des aides afin de s'équiper de matériel performant (camion GNL et matériel électronique pour suivre à l'instant les consommations et les positions de ces véhicules) au détriment des conditions de travail. En imposant des parcours sur route nationale, route départementale et limiter les trajets sur autoroute, il est en plus imposé aux chauffeurs de faire attention à l'éco-conduite. Ce dernier kilomètre est généralement effectué par des chauffeurs régionaux.



Cette logistique est aussi amenée à évoluer avec la part grandissante du e-commerce et de la livraison directement chez le particulier en centre-ville. Pour ce faire, les constructions de plateformes apparaissent tout autour des grands centres urbains avec l'apparition de nouveau mode de livraison telle que les voitures électriques ainsi que les livraisons à vélo. La livraison de colis vers des particuliers représente 20% du trafic actuel. Il va être important pour la profession de suivre et surtout d'accompagner tous ces nouveaux salariés.

Crise de recrutement des conducteurs de transport lignes et scolaires

Situation sociale.

Depuis le début de la pandémie et avec les différents confinements subis par l'ensemble des conducteurs du transport de voyageurs, beaucoup d'efforts et de sacrifices ont été faits.

Ces 3 dernières années (2019, 2020, 2021) génèrent, du fait de leurs particularités, des nouveautés telles que l'écart entre le travail réel et le travail prescrit qui n'en finit pas et rend la vie salariale de plus en plus lourde.

De plus, l'organisation managériale est sans cesse bouleversée. Les salariés doivent souvent s'affranchir des consignes des supérieurs pour effectuer un travail de qualité. Ces supérieurs en ont-ils conscience ?

Les salariés se créent alors un espace de liberté puisqu'ils s'émancipent du lien de subordination. C'est dans cet interstice que nous pouvons parler d'émancipation. Bien travailler, c'est souvent désobéir. Les salariés subissent de plein fouet : division du travail, remarques déplacées, manque de dialogues avec les salariés livrés à eux-mêmes, des stratégies de division des salariés, menace du chômage, mise en concurrence des salariés, beaucoup de démissions et des demandes de ruptures conventionnelles refusées. Il est fait comprendre aux salariés que s'ils veulent partir, ils devraient démissionner même quand ils viennent avec un projet professionnel concret. Sans oublier les conditions d'hygiène lamentables et les autocars qui sont dans des états mécaniquement insupportables.



Impact sur la pénurie de conducteurs :

La crise sanitaire a accentué la tension sur les métiers de conducteurs de transport routier de voyageurs. Face à l'arrêt brutal des activités en 2020, certains conducteurs placés en activité partielle ont choisi de se reconvertir vers le transport routier de marchandises ou d'autres secteurs d'activité. Des départs en retraite n'ont pas été remplacés compte tenu des difficultés contextuelles.

Une inflation galopante qui touche particulièrement des produits de premières nécessités (énergie, alimentation, santé, loyer) et entraîne une perte considérable du pouvoir d'achat. Le gouvernement a été contraint de revaloriser le smic, au premier octobre, comme le prévoit la législation du travail. Cependant cette revalorisation est loin de répondre aux besoins urgents comme le feraient de véritables augmentations des salaires.

Une enquête FNTV a été organisée du 8 au 20 septembre 2021 pour caractériser les besoins de recrutement au niveau national et identifier de nouvelles pistes de solutions à mettre en œuvre à court et long terme .

Impact de difficultés de recrutement :

Voilà comment la FNTV pense recruter des conducteurs : (Accord créant un temps partiel annualisé (TPA du 1^{ER} décembre 2020 étendu par arrêté du 19 janvier 2022).

- ° un seuil d'heures minimum de 800 heures annuelles ;
- ° pas de possibilité d'avenant ;
- ° possibilité de recourir à 1/3 d'heures complémentaires majorées.

L'accord TPA entrera en vigueur le 1^{er} février 2022 (Avenant du 19 mars 2021 (NAO 2021) étendu par arrêté du 28 décembre 2021).

Les rémunérations conventionnelles ont été revalorisées de 0.25% depuis le 1^{er} avril 2021 pour les entreprises adhérentes des organisations professionnelles signataires et pour toutes les entreprises et salariés du secteur.

Où en est le dialogue social dans le transport routier voyageurs ?

Lors de la 4^e réunion de négociations de la branche sur les NAO pour 2022, la FNTV a présenté un mandat de revalorisation des taux horaires de tous les coefficients de la grille salariale de + 4%, applicable à la date de la signature de l'accord, assorti d'engagements sur des revalorisations pluriannuelles pour les NAO 2023 et 2024 à hauteur de l'inflation +1%.

La suppression du coefficient 137v (hors transport de personnes à mobilité réduite) équivaut une revalorisation de +2,5% supplémentaires pour les conducteurs en périodes scolaires.

Cette proposition est le fruit d'un équilibre entre la nécessité de renforcer l'attractivité des métiers du secteur et de ne pas pénaliser davantage les entreprises affectées par les conséquences économiques de la crise. Cette proposition tenait compte de l'absence de possibilité de répercussion des augmentations salariales dans les contrats de transports publics en cours.

Ces propositions ont été rejetées par les organisations syndicales de la branche qui demandent une revalorisation minimale de +10%.

COMMENT RELANCER LE FRET FERROVIAIRE

Mode de transport vertueux, le fret ferroviaire a tout pour devenir un acteur majeur d'une croissance respectueuse de l'environnement en apportant de nouvelles alternatives économiques.

Un transport écologique

L'impact du transport sur l'environnement est considérable. Il est à lui seul responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre et la principale cause de pollution devant l'industrie, l'agriculture et l'énergie. Le fret ferroviaire est 20 fois moins polluant que les poids lourds.

Il est aussi 29 fois moins mortel que la route. En soulageant les axes routiers, il améliore les flux de circulation et la qualité de l'air.

Un atout économique

Le train est aussi un outil vital d'aménagement du territoire, favorisant l'implantation et la création d'activités économiques. La reprise du transport fret SNCF permettrait de relocaliser des secteurs de production délaissés ou délocalisés faute de dessertes de proximité et de développer l'emploi, notamment dans les territoires ruraux.



Développer le fret SNCF c'est possible, et nous savons comment faire !

Le développement du fret ferroviaire ne pourra se faire que par la SNCF, entreprise publique unique, seule à même de garantir les investissements à long terme et les intérêts économiques de la Nation.

Des solutions existent :

- Une action publique sur les externalités négatives (pollution, bruit, embouteillages...) des transports de marchandises

- Un objectif de 25 % de part modale pour le fret ferroviaire d'ici 2050

- La complémentarité avec les autres modes de transport

- Une extension du domaine de pertinence du ferroviaire à de nouvelles catégories de marchandises

- La prise en compte des territoires dans les arbitrages liés aux transports

- Des mesures sérieuses pour la relance des « wagons isolés » (transport de petits lots)

Ces solutions doivent s'accompagner d'une politique commerciale offensive s'appuyant notamment sur des services commerciaux implantés en proximité et dotés de moyens humains en cohérence. Il s'agit de doter ces services de proximité de cheminots maîtrisant à la fois le tissu économique local (entreprises, nature des marchandises...) et le dimensionnement du réseau ferré (sites embranchés ou non,...) pour prospecter et construire des offres commerciales adaptées.

Le plan de développement pour le fret SNCF proposé par la CGT est consultable en ligne :

WWW.cheminotcgt.fr (13 révolutions pour le fret – Ensemble pour le fret)

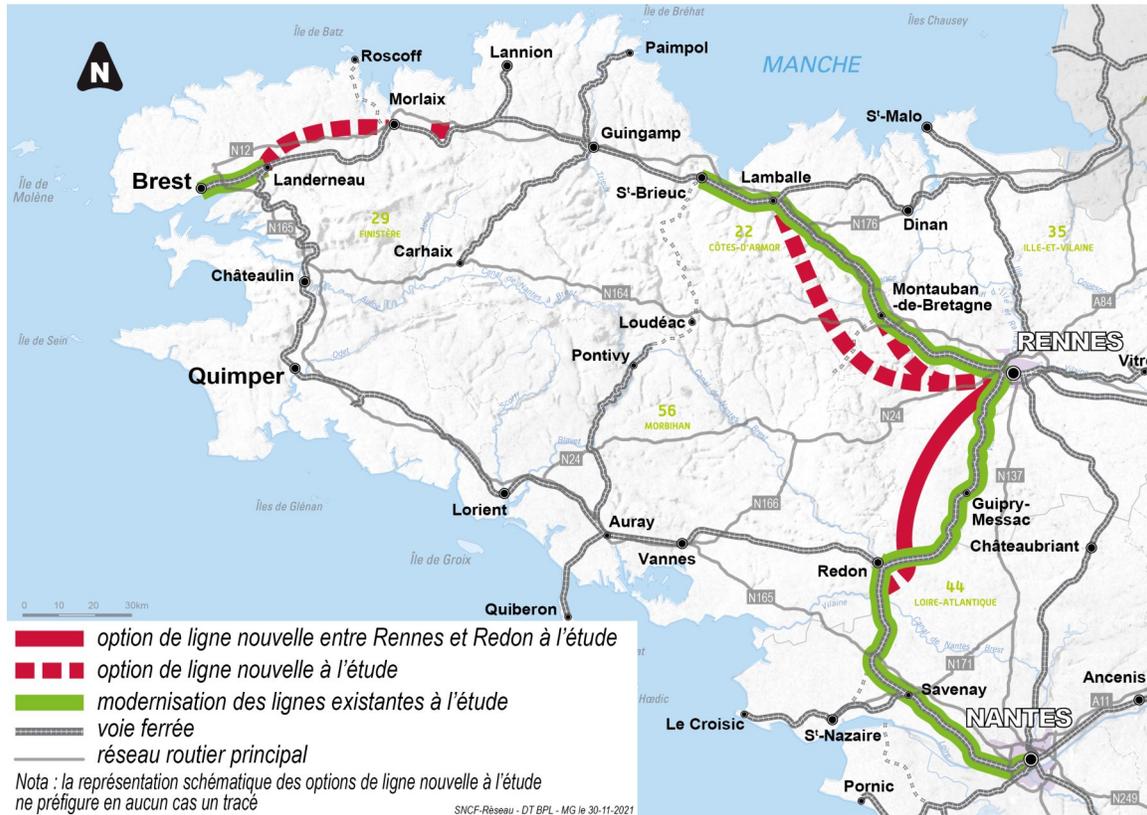
Travailler au plan interrégional, un enjeu pour l'UIT : l'exemple de LNOBPL

LNOBPL, qu'est-ce que c'est ?

Le grand projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) s'inscrit à l'ouest de Nantes et de Rennes. Il vise, à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer les temps de parcours et la fréquence des trains des liaisons existantes sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

C'est un projet ancien, datant de 2009, qui a été mis en sommeil suite à l'abandon du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes. **La CGT s'était déjà exprimée précédemment**, par des contributions communes des comités régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire, publiées en 2014 et 2017.

Le projet est désormais relancé, et est désormais axé sur la liaison Nantes Rennes via Redon, et l'amélioration des liaisons entre Rennes et Brest par le Nord de la Bretagne.



Un travail collectif des deux comités régionaux

Un « dialogue territorial » a été mis en place. Dans ce cadre, le grand public avait la possibilité de déposer une contribution avant le 28 février. Cette année encore, **les comités régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire ont donc choisi de travailler ensemble, en s'appuyant sur les camarades de l'UIT, pour apporter une réponse construite collectivement**, aux enjeux qui touchent nos deux régions, en réactualisant ses propositions émises précédemment. La CGT a donc proposé une [contribution](http://www.cgt-paysdelaloire.org/) qui a été mise en ligne sur le site de LNOBPL et sur le site du comité régional CGT des Pays de la Loire (<http://www.cgt-paysdelaloire.org/>).

Quelques éléments de la contribution de la CGT

Il s'agit d'abord de rappeler le droit fondamental à la mobilité pour tous et toutes. La CGT fait des propositions sociales, économiques, environnementales, culturelles, permettant un **développement humain durable**, basé sur les services publics et l'industrie.

La priorité doit être de répondre aux besoins de l'ensemble des populations, pour les trajets longue distance, mais aussi **les trajets du quotidien**. La CGT propose ainsi le développement d'une offre inter-villes rapide et d'une offre omnibus permettant la desserte fine du territoire pour les voyageurs du quotidien. Les temps de parcours sont un élément fort dans le choix modal fait par l'utilisateur, mais fréquence et amplitude le sont tout autant. Les **fréquences** doivent donc être améliorées.

De plus, les transports fret et voyageurs sont complémentaires, **le fret doit être intégré à l'étude.**

Le projet LNOBPL a vocation de relier tous les territoires entre eux, qu'ils soient en Bretagne ou en Pays de la Loire, ce qui nécessite de **re-mettre à niveau l'ensemble des lignes du réseau de maillage régional**, qui contribuent à l'accessibilité pour l'ensemble des populations à l'offre ferroviaire.

Compte-tenu du tracé actuel de la ligne Rennes Nantes, si l'on veut atteindre les temps de trajet visés par le projet LNOBPL, il faudra nécessairement créer une **nouvelle infrastructure entre Rennes et Redon**. Concernant le trajet par Châteaubriant, la CGT revendique des liaisons de bout en bout entre Nantes et Rennes, en supprimant le heurtoir de **Châteaubriant**. Il s'agit de désenclaver le territoire pour les voyageurs.

A Nantes, la CGT rappelle qu'elle conteste la « **déferrisation** » de **l'île de Nantes**, permettant notamment de prévoir une alternative au tunnel de Chantenay.

L'ouverture à la concurrence des offres ferroviaires conduit au développement d'offres concurrentes à celles proposées par l'opérateur national, entraînant un gaspillage de moyens humains et matériels, une désorganisation du trafic, une perte de visibilité pour les utilisateurs. La CGT revendique par ailleurs **le maintien, voire la réouverture, de points de vente** en proximité sur l'ensemble du territoire, y compris métropolitain. La vente de titres en supermarché ou en maison de la presse ne peut pas suppléer le conseil des professionnels cheminots.

Dans un contexte de lutte à mener contre le changement climatique, il faut être au rendez-vous du changement de modèle de société.

La CGT affirme que la seule solution pour le financement du projet LNOBPL et pour le rendre humainement et financièrement viable, est celle d'une maîtrise publique, lors des phases de réalisation et d'exploitation. Le coût devra être précisé, aucune évaluation n'ayant été faite depuis 2017.

La CGT est partie prenante du débat public, en portant la voix des salariés actifs et retraités. Il doit désormais aboutir à des décisions concrètes qui répondent à l'urgence climatique et sociale. À ce titre, le projet LNOBPL peut être une réponse, à condition qu'il soit appréhendé à l'aune de l'intérêt général, en réponse aux enjeux des mobilités du quotidien et du report modal du fret de la route vers le rail.

Des échanges qui doivent se poursuivre

Les enjeux en matière de transport communs entre les Pays de la Loire et les régions limitrophes ne manquent pas. D'autres travaux collectifs entre les comités régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire, mais aussi avec les autres comités régionaux voisins, devront être engagés. Ce devrait être en particulier le cas pour les enjeux portuaires.