



**PAYS DE LA LOIRE**  
**BULLETIN**  
**Comité Régional**

# SOMMAIRE

Édito	2
Représentativité syndicale	3 à 7
La CGT : force de proposition	8
Projet industriel autour des centrales électriques à charbon	9 à 11
Pays de la Loire : TER convention 2017 objectifs services publics	12 à 16
Liaison nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire : contribution cgt au débat public	17 à 19
Les Maisons de Services au Public une fausse bonne idée ?	20

## Comité régional N° 86 - Juin 2017



CR CGT des Pays de la Loire  
14, place Louis Imbach  
49100 ANGERS  
Tél. : 02 41 20 03 21

Email : [cgtpaysdeloire@wanadoo.fr](mailto:cgtpaysdeloire@wanadoo.fr)  
<http://cgt-paysdelaloire.org>

Prix : 0,15 €

CPPAP n° 0217 S 06274

Directrice de publication :  
Francine DESNOS

Conception et impression :  
Imprimerie CGT - Nantes 44

Route : Indus MD

Photos couv :  
Michel Charrier, UD 85 et UD 72

# ÉDITO

## Amplifier la mobilisation sociale.

Après des mois de campagne présidentielle sans véritable débat sur les réalités vécues par le monde du travail, actifs, privés d'emploi et retraités, alors que les luttes n'ont jamais été aussi nombreuses durant cette période électorale, un nouveau Président de la République a été élu avec seulement 4 voix sur 10 électeurs inscrits, soit 20 703 694 millions de voix. Le front national continue sa progression en doublant le nombre de voix qu'il avait eu à l'élection présidentielle de 2002. 16 millions d'électeurs n'ont choisi aucun des 2 candidats.

La CGT alerte depuis plusieurs années, d'élections en élections, nationalement et territorialement, les acteurs politiques et économiques sur les risques que font peser leurs choix politiques. La désespérance sociale, les promesses non tenues, les reniements, les besoins sociaux non satisfaits, la démocratie bafouée, la promotion des politiques d'austérité en France comme en Europe sont le terreau des idées d'extrême droite.

La région Pays de la Loire n'échappe pas à la montée du vote extrême droite avec un doublement des voix FN par rapport à 2002. Les résultats sont bien sûr à analyser précisément territoire par territoire. Mais on peut d'ores et déjà constater une fracture dans les résultats entre zone rurale, zone péri urbaine et zone urbaine, entre territoire désertifié industriellement et soumis à la disparition des Services Publics et ceux dits « d'excellence », entre cadres et professions et intermédiaires et ouvriers.

Il est douloureux pour nous de lire ces résultats en les mettant en parallèle avec notre représentativité dans les catégories socio professionnelles. Notons cependant que les salariés proches des syndicats sont moins tentés par le vote FN. L'urgence de notre déploiement et de notre renforcement se pose aussi comme un élément de luttes contre les idées d'extrême droite.

Ces résultats doivent nous inciter à être encore plus le syndicat de toutes et tous, à travailler nos propositions et revendications à partir du travail et des attentes des populations. Par exemple, les Conseils Régionaux sont en cours d'élaboration des Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires. Quelles interventions CGT pour peser sur le contenu de ces schémas ? Le Comité Régional va organiser, sur les départements, des journées de travail avec ses élus et mandatés, pour élaborer son propre schéma et intervenir dans le débat public sur les enjeux de transports, de logements, de santé, d'infrastructures..., de la place de l'industrie et des Services Publics dans le développement des territoires.

Proposer, négocier, mobiliser.

Notre démarche syndicale doit nous permettre de nous placer résolument à l'offensive, tant sur nos revendications que sur notre qualité de vie syndicale, pour agir avec les salariés, les privés d'emploi, les retraités pour gagner de nouvelles conquêtes sociales. Seule, l'intervention du monde du travail peut peser sur les choix politiques des majorités en place.

Francine DESNOS

# REPRÉSENTATIVITÉ SYNDICALE

Le cycle électoral de 4 années destiné à mesurer la représentativité des organisations syndicales dans les entreprises de plus de 10 salariés s'est achevé au 31 décembre 2016.

Ces résultats agrégés au scrutin concernant les salariés des TPE établissent la représentativité des organisations syndicales pour les salariés du privé sur la période de janvier 2013 à décembre 2016.

La représentativité syndicale est régie par deux textes distincts : la loi de 2008 qui définit les règles de représentativité syndicale pour les salariés du privé ; les accords de Bercy pour la représentativité syndicale dans les trois versants de la Fonction Publique (Fonction Publique Territoriale, Santé, État).

Il n'existe pas d'un point de vue législatif de représentativité regroupant les deux audiences (public/privé). Cependant, par l'addition des deux résultats, nous pouvons indiquer la réalité du paysage syndical sur l'ensemble du salariat.

Les critères d'audiences pour être représentatif sont distincts dans le secteur public et le secteur privé.

Dans le public, une organisation syndicale pour être jugée représentative doit obtenir 1 siège dans le périmètre d'élection où elle concourt (généralement délimité par un Comité Technique).

Dans le privé, la représentativité est basée sur un seuil électoral à atteindre : 10 % pour la représentativité d'entreprise, 8 % pour la Convention Collective et nationale interprofessionnelle.

L'audience nationale interprofessionnelle est le fruit de l'addition de toutes les élections dans les Comités d'Entreprise, les Délégations Uniques ou les Délégués du Personnel quand il n'y a pas de CE ou DU.

Sont ajoutés à ces résultats pour obtenir l'audience nationale interprofession-

nelle, les résultats dans les TPE et les Chambres d'Agriculture.

Pour la représentativité dans les champs conventionnels (IDCC), la même méthode est appliquée mais bien sûr en agrégeant les résultats du même champ conventionnel.

Enfin, pour les salariés n'ayant aucune Convention Collective, il n'y a donc pas de représentativité de branche, mais les résultats des élections les concernant sont remontés dans la représentativité nationale interprofessionnelle.

## À quoi sert la représentativité syndicale ?

Elle sert bien sûr à mesurer l'audience syndicale, mais aussi à déterminer qui peut siéger dans les négociations nationales interprofessionnelles et dans les différentes Conventions Collectives.

La fin de ce second cycle clôt ce que la loi appelait la période transitoire.

En effet, lors du premier cycle de représentativité, toute organisation syndicale obtenant une audience minimale de 8 % au niveau national interprofessionnel était jugée représentative dans toutes les Conventions Collectives et cela, quelle que soit son audience dans les IDCC.

À partir de ce cycle, une organisation qui n'atteindra pas le score de 8 % dans une Convention Collective, quand bien même elle sera représentative au niveau national interprofessionnel, ne sera pas représentative dans celle-ci. En conséquence, elle ne pourra pas y siéger et ne bénéficiera pas des moyens découlant de la représentativité dans ces Conventions Collectives.

En outre, la représentativité va déterminer le nombre de Conseillers Prud'hommes que pourra désigner chaque organisation syndicale, le nombre de représentants dans les Commissions Paritaires concer-

nant les salariés des TPE et, enfin (c'est déjà le cas depuis le premier cycle), les représentants des syndicats dans les Conseils Économiques Sociaux et Environnementaux.

En agrégeant les résultats des élections TPE et de l'ensemble des IRP, la CGT arrive en seconde position dans le secteur privé aux plans national et régional. Elle est première aux élections TPE.

### Résultats nationaux

Première organisation dans les TPE et première organisation auprès des 5 millions d'Agents de la Fonction Publique, la CGT demeure première organisation sur l'ensemble du salariat du secteur privé et de la Fonction Publique avec une audience de 24,27 %. La CGT recueille 1 304 312 voix, soit 24,86 % qui la place seconde organisation dans le privé.

28,6 % des inscrits du collège 1, 38,1 % du collège 2, 41,8 % du collège 3 n'ont

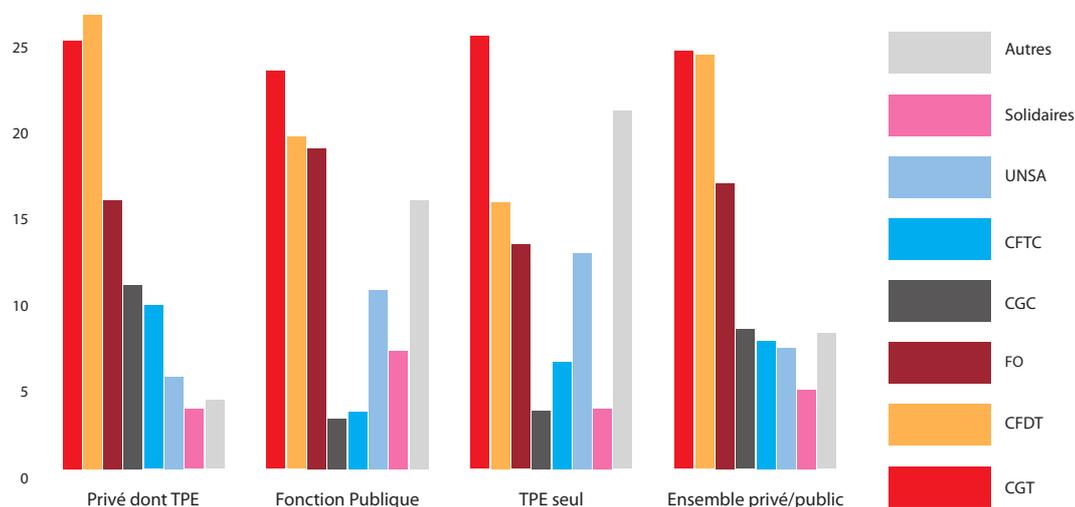
pas accès à une liste CGT. Pour la CFDT, ces chiffres sont respectivement : 29,6 %, 28,8 %, 25,4 %.

Quand la CGT est présente à une élection, elle enregistre le plus souvent de meilleurs résultats que ses homologues syndicaux. Cela ne suffit pas à compenser l'écart de 500 000 électeurs avec la CFDT et les reculs électoraux dans quelques grandes entreprises.

### Représentativité des organisations syndicales (chiffres nationaux)

	Privé dont TPE		Fonction Publique		TPE seul		Ensemble privé/public	
		%		%		%		%
<b>Inscrits</b>	13 244 738		5 212 957		4 502 621		18 457 695	
<b>Votants</b>	<b>5 664 031</b>	<b>42,76</b>	<b>2 753 540</b>	<b>52,82</b>	<b>330 928</b>	<b>7,35</b>	<b>8 417 571</b>	<b>45,60</b>
<b>Exprimés</b>	5 243 128		2 619 360		323 622		7 862 488	

<b>CGT</b>	1 302 778	24,85	604 624	23,08	81 286	25,11	1 907 402	24,26
<b>CFDT</b>	1 382 647	26,37	504 804	19,27	50 122	15,48	1 887 451	24,01
<b>FO</b>	817 570	15,59	486 857	18,59	42 117	13,01	1 304 427	16,59
<b>CGC</b>	559 305	10,67	76 147	2,91	10 928	3,37	635 452	8,08
<b>CFTC</b>	497 361	9,49	87 195	3,33	20 082	6,20	584 556	7,43
<b>UNSA</b>	280 555	5,35	271 865	10,38	40 499	12,51	552 420	7,03
<b>Solidaires</b>	181 405	3,46	179 378	6,85	11 324	3,49	360 783	4,59
<b>Autres</b>	209 227	3,99	408 490	15,60	67 264	20,78	617 717	7,86



## En région

Pour la première fois, les résultats TPE nous permet d'avoir une vision précise de ont été donnés par département. Ce qui la représentativité départementale.

### Représentativité TPE 2016 (chiffres de la région)

TPE 2016	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Total général
Nombre inscrits	92 584	50 552	18 250	34 089	46 659	242 134
Nombre de votants	7 850	4 619	1 618	2 965	3 637	20 689
Suffrages exprimés	7 676	4 440	1 565	2 876	3 538	20 095
Taux de participation	8,48%	9,14%	8,87%	8,70%	7,79%	8,54%

CGT	1 651	905	312	796	593	4 257
	21,51%	20,38%	19,94%	27,68%	16,76%	21,18%
CFDT	1 533	851	256	422	810	3 872
	19,97%	19,17%	16,36%	14,67%	22,89%	19,27%
FO	939	565	220	379	477	2 580
	12,23%	12,73%	14,06%	13,18%	13,48%	12,84%
CFTC	540	351	124	172	301	1 488
	7,03%	7,91%	7,92%	5,98%	8,51%	7,40%
UNSA	1 054	641	224	424	507	2 850
	13,73%	14,44%	14,31%	14,74%	14,33%	14,18%
CFE CGC	227	90	38	66	53	474
	2,96%	2,03%	2,43%	2,29%	1,50%	2,36%
CNT-SO	150	86	33	67	72	408
	1,95%	1,94%	2,11%	2,33%	2,04%	2,03%
CNT	209	83	38	57	67	454
	2,72%	1,87%	2,43%	1,98%	1,89%	2,26%
Syndicats Anti-Précarité	137	99	41	72	79	428
	1,78%	2,23%	2,62%	2,50%	2,23%	2,13%
STC	35	12	7	15	23	92
	0,46%	0,27%	0,45%	0,52%	0,65%	0,46%
UNION SYNDICALE SOLIDAIRES	301	148	50	95	117	711
	3,92%	3,33%	3,19%	3,30%	3,31%	3,54%
CAT	76	41	17	21	40	195
	0,99%	0,92%	1,09%	0,73%	1,13%	0,97%

En région, la représentativité globale dans le privé s'établit sur 700 418 inscrits (salariés qui ont eu accès à des listes syndicales), quand notre région totalise 1 million de salariés dans le privé. Il y a donc 300 000 salariés qui n'ont pas pu s'exprimer sur des listes syndicales. Sur les 700 418, 242 134 sont issus des TPE. Le taux de participation s'élève seule-

ment à 8,54 % (recul de 1,86 %) pour le scrutin TPE quand il s'élève à 61,9 % pour les élections IRP. Démonstration est faite que quand une élection est organisée dans des conditions normales avec, à la clé, de véritables lieux de représentations des salariés, les salariés se mobilisent, ce qui ne fut pas le cas pour le scrutin TPE.

## Résultats globaux par UD et région Pays de la Loire - 2017

UD	44 - LOIRE-ATLANTIQUE	49 - MAINE-ET-LOIRE	53 - MAYENNE	72 - SARTHE	85 - VENDEE	PAYS DE LOIRE
Inscrits	307 359	140 647	46 587	104 461	101 364	700 418
Votants	137 061	58 779	21 250	47 880	39 483	304 453
Participation	44,59%	41,79%	45,61%	45,84%	38,95%	43,47%
SVE	127 534	53 218	19 129	43 763	35 838	279 482
<b>CGT</b>	28 899 22,66%	9 640 18,11%	3 677 19,22%	11 921 27,24%	6 972 19,45%	61 109 21,87%
<b>CFDT</b>	44 267 34,71%	20 852 39,18%	6 098 31,88%	15 001 34,28%	16 700 46,60%	102 918 36,82%
<b>FO</b>	20 750 16,27%	7 429 13,96%	3 577 18,70%	6 053 13,83%	4 763 13,29%	42 571 15,23%
<b>CFTC</b>	8 279 6,49%	6 959 13,08%	2 884 15,08%	2 952 6,75%	3 358 9,37%	24 432 8,74%
<b>CGC</b>	12 592 9,87%	4 074 7,66%	1 458 7,62%	4 410 10,08%	1 066 2,97%	23 600 8,44%
<b>UNSA</b>	4 678 3,67%	1 681 3,16%	496 2,59%	1 421 3,25%	1 056 2,95%	9 332 3,34%
<b>SUD</b>	4 379 3,43%	989 1,86%	259 1,35%	1 281 2,93%	738 2,06%	7 646 2,74%
<b>AUTRES</b>	3 689 2,89%	1 596 3,00%	679 3,55%	724 1,65%	1 186 3,31%	7 875 2,82%

La CGT ne peut se satisfaire de ces résultats. Des analyses précises par département sont à réaliser afin d'en tirer des enseignements pour nos plans de déploiement et de renforcement CGT.

Nous pouvons constater que c'est d'abord la question de notre présence syndicale qui est posée car quand la CGT est candidate, elle enregistre en moyenne de meilleurs résultats que les autres organisations syndicales.

Un des grands défis posés à la CGT est de mieux appréhender les mutations du salariat, de se déployer vers les salariés des PME et TPE, de développer notre présence dans les entreprises avec une augmentation de listes CGT déposées avec un effort particulier dans les col-

lèges dit catégoriels. En effet, la casse de l'emploi se concentre sur le collège 1 alors que les collèges 2 et 3 se renforcent en nombre de salariés. Après l'annulation des élections prud'homales par le Gouvernement, c'est maintenant la représentativité qui définit le nombre de Conseillers Prud'hommes. Ainsi, en région, de 72 Conseillers CGT issus du scrutin de 2008, nous passons à 48. C'est un coup dur porté à la défense des salariés. La CGT continue à exiger le retour aux élections. En attendant, seule notre capacité à nous déployer vers les déserts syndicaux, à nous y implanter permettra de retrouver un nombre de Conseillers CGT à la hauteur des enjeux en matière de défenses et de conquêtes de nouveaux droits.

**Viser une CGT forte partout et qui rayonne sur tout le salariat, voilà ce qui doit nous animer dans ce nouveau cycle électoral.**

**Viser une CGT forte partout, c'est poursuivre la campagne TPE** en allant rencontrer les salariés TPE afin de les écouter et les entendre sur leurs préoccupations, de les informer sur leurs droits et les faire respecter ; nourrir notre participation CGT aux 4 Commissions Paritaires Régionales à partir de ces échanges, communiquer sur les travaux de ces Commissions, accompagner et former nos mandatés TPE ; organiser les syndiqués TPE nécessite de structurer une activité TPE pérenne et structurée Comités Régionaux/Unions Départementales/Fédérations/Confédération. Nous revendiquons de véritables lieux de représentations en territoires au plus près des salariés, des nouveaux droits, l'accès aux activités sociales, sportives, culturelles.

**Viser une CGT forte partout, c'est un engagement de toute l'organisation dans la campagne élections des 3 versants de la Fonction Publique fin 2018.** Des plans de travail interprofessionnels sont à construire sans tarder. Pas un salarié ou une salariée de ces secteurs ne peut être privé-e du vote CGT parce qu'il n'y aurait pas de listes CGT. La campagne Services Publics confédérale va être lancée dans les prochains jours. Emparons-nous en sans tarder.

**Viser une CGT forte partout**, c'est être en campagne permanente pour les élections professionnelles. Gagner des élections dans les entreprises, c'est l'affaire de toute la CGT. Comment accompagner nos syndicats dans leur campagne électorale ? Comment se renforcer là où nous sommes implantés ? Comment nous

déployer pour nous implanter là où la CGT est absente ? Comment accompagner nos bases nouvelles ? Comment lutter contre les atteintes aux libertés syndicales ? La formation est un élément incontournable pour se donner les moyens de nos ambitions syndicales. Renforcer notre qualité de vie syndicale en est un autre.

La mutualisation des droits et moyens syndicaux est à rechercher parce que la vie d'une organisation, d'un syndicat concerne toute la CGT. On ne peut pas être fort chez soi si les faiblesses persistent à côté.

Les animateurs à la Vie Syndicale des UD se sont réunis en région le 27 avril. Ce rendez-vous permet d'échanger sur les expériences, de définir des axes de travail communs au territoire régional, de regarder ce qui peut être mis en place régionalement pour aider nos Unions Départementales, nos Unions Locales.

Impulser le stage « Renforcer la CGT, des principes et des actes » sur chaque UD, préparer un module de journée d'étude sur « qualité de vie syndicale » qui sera à disposition des UD et UL, prise en charge par le Comité Régional d'un détachement à temps plein pour un ou une camarade en charge d'animer une activité TPE et aider sur les élections professionnelles, voilà quelques-unes des décisions du Bureau Régional.

Avoir une qualité de vie syndicale de haut niveau, c'est placer la CGT en capacité de mener une activité revendicative au regard des ambitions affichées dans nos orientations de congrès. Nous n'avons pas de temps à perdre.

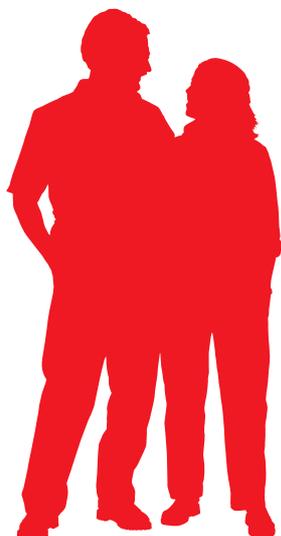
# UNE CGT, FORCE DE PROPOSITIONS DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT HUMAIN DURABLE



En région Pays de la Loire, fin 2016, on compte 242 000 emplois dans l'industrie soit 17 % de l'emploi salarié (ce taux est de 12,4 % France entière). Cependant, comme dans l'ensemble de la France, les Pays de la Loire connaissent un déclin de l'emploi industriel : - 8,6 % entre 2008 et 2015 notamment dans la métallurgie, l'imprimerie, le THC, la plasturgie.

Si la désindustrialisation est aujourd'hui un fait avéré, ce n'est pas une fatalité. Et n'en déplaise au patronat, les salaires ne sont pas la cause des difficultés rencontrées. Le choix de la financiarisation plutôt que l'investissement des richesses produites par le travail dans les entreprises fragilise notre tissu industriel.

La CGT a lancé, fin d'année 2016, une campagne autour de la ré-industrialisation de la France. Plusieurs initiatives ont eu lieu : réalisation d'une plaquette « l'urgence d'une reconquête industrielle », une journée d'action « pour un printemps revendicatif » le 21 mars pour la reconquête



de l'industrie et des Services Publics, des journées d'étude, des débats publics...

Les Assises de l'Industrie CGT organisées le 22 février à la Villette à Paris ont été une réussite : plus de 1 200 participants dont une soixantaine de la région. Elles ont démontré une attente forte de nos organisations pour placer les enjeux industriels au cœur des débats publics. Elles ont permis de débattre autour des enjeux, de partager les projets industriels CGT développés en territoire, de donner des pistes de travail.

Dans ses conclusions, Philippe MARTINEZ a précisé les 2 objectifs indissociables pour la CGT : conjuguer reconquête et développement industriel avec progrès social et environnement en connectant notre bataille autour de l'industrie avec la question des salaires, des 32 heures, de la retraite, de la protection sociale, du nouveau statut du travail salarié et de la Sécurité Sociale professionnelle. Il a rappelé la nécessité de conjuguer notre bataille industrielle avec celle de l'avenir des Services Publics avec, notamment, la construction de convergences de luttes.

Sur la région, des projets alternatifs CGT à ceux proposés par les Directions d'entreprises, les pouvoirs, viennent d'être réalisés par le syndicat de la Centrale de Cordemais et le syndicat cheminot CGT du secteur Pays de la Loire.



# I. PROJET INDUSTRIEL CGT AUTOUR DES CENTRALES ÉLECTRIQUES À CHARBON.

En grève pendant presque 3 semaines, à l'appel de la CGT et de FO, les salariés de la Centrale de Cordemais ont obtenu des primes de 1 750 euros pour renfort d'astreinte et efforts produits pendant la période de grand froid cet hiver, le rattrapage de l'avancement d'une trentaine d'agents en retard sur leur déroulement de carrière, le maintien d'une vingtaine de postes statutaires et de prestataires menacés, l'embauche de plusieurs apprentis... Mais

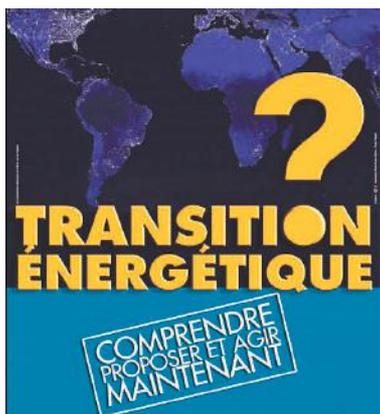
leur grande victoire, c'est celle d'avoir obtenu de la Direction de l'entreprise, la mise à disposition d'une vingtaine d'agents et un budget spécifique pour travailler autour d'un projet de développement industriel du bassin de Saint-Nazaire, porté par la CGT de la Centrale avec d'autres syndicats du territoire.

Ce projet porte les enjeux du développement des emplois lié à la transition énergétique.



Photos Patrice Morel

# LES EMPLOIS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



**La transition énergétique est la nouvelle composante du secteur industriel français, elle impose des mutations pour nos usines avec comme mot d'ordre le maintien et le développement des emplois, prenant en compte la composante écologique.**

**Comment adapter les industries existantes, pourvoyeuses d'emplois, à la nouvelle composante environnementale? Comment prendre le virage de la réduction des émissions de CO<sup>2</sup>, tout en maintenant les emplois et en développant de nouveaux? La CGT, étant au cœur des bassins industriels, s'empare de la question et propose des solutions technico-économico-environnementales.**

La transition énergétique fait partie intégrante des choix futurs en matière de production électrique en France. Dans ce cadre les centrales électriques françaises fonctionnant au charbon (Cordemais, Gardanne, Le Havre, Emile Huchet), sont tout naturellement directement dans le viseur. Les émissions de CO<sup>2</sup> liées à cette activité sont certes faibles, moins d'un pourcent du total des émissions françaises, mais retiennent l'attention de l'opinion publique.

Afin de préserver et de développer les emplois des différents bassins, la CGT propose des solutions techniques

permettant d'adapter les industries existantes et de greffer autour, des procédés s'inscrivant pleinement dans la transition énergétique. Le projet industriel présenté dans ce document multiplie les intérêts :

- Pour les collectivités locales en valorisant les déchets et en réduisant les coûts de retraitement.
- Pour le grand port maritime et pour la SNCF en développant un nouveau trafic de matières premières.
- Pour la centrale électrique en développant de l'emploi sur deux nouvelles filières (la valorisation de biomasse et le captage du CO<sup>2</sup> contenu dans les fumées).
- Pour la raffinerie à proximité en développant une nouvelle filière de produits.
- Pour la transition énergétique en maintenant des moyens de production de forte puissance variant en fonction de la montée en puissance des ENR et prenant en compte leur intermittence, ce qui garantit la stabilité du réseau électrique.

- Pour le maintien d'un mix énergétique assurant la sécurité d'approvisionnement des Français, tout en maintenant l'indépendance énergétique de la France.
- Pour l'emploi des bassins en maintenant et en développant de nouveaux emplois industriels massifs.
- Pour la planète avec, à terme, une industrie capable de réduire la présence de CO<sup>2</sup> dans l'atmosphère.

Les solutions techniques sont connues et validées, les matières premières sont disponibles, les emplois créés sont non-délocalisables, et le projet industriel est exportable sur de nombreux sites industriels similaires.

La transition énergétique a engagé une démarche environnementale vertueuse, tous les acteurs sont mobilisés pour participer pleinement à cet objectif, reste à concrétiser des projets industriels viables. Celui présenté dans ce document en est un.

**Tous les acteurs économiques et civils vont-ils se coordonner dans l'intérêt général?**



Inspiré du processus naturel de formation du pétrole d'origine fossile, le procédé développé capture les rejets industriels de CO<sup>2</sup> pour les transformer en un pétrole de qualité similaire au pétrole d'origine fossile, mais sans métaux et offrant les mêmes possibilités de produits dérivés (plastiques, polymères...)

Il utilise des éléments comme l'énergie solaire (comme source principale d'énergie), la photosynthèse et les champs électromagnétiques associés aux propriétés organiques du phytoplancton (micro-algues marines) pour convertir le CO<sup>2</sup>

issu des émissions industrielles, en une biomasse puis en pétrole artificiel similaire au pétrole fossile, sans soufre et sans métaux lourds, en quelque sorte un pétrole propre!

Cette usine de traitement et de transformation de CO<sup>2</sup> est capable, par hectare équipé par an, d'absorber 12 000 tonnes de CO<sup>2</sup> et de produire 5 500 barils de pétrole voire, selon l'option retenue, 0.45 Mégawatts d'électricité par heure.

**Un atout environnemental majeur :**

Un pétrole propre sans soufre, ni métaux lourds... et consommateur d'importantes quantités de CO<sup>2</sup> pour sa fabrication.



La FNME CGT connaît le critère indispensable du mix énergétique pour un service public de l'énergie de qualité. Dans ce cadre, les centrales charbon sont amenées à s'adapter à la composante

environnementale.

Pour la CGT, cette adaptation doit se faire par le développement des emplois liés à cette transition énergétique. Toutes les sources d'énergie sont cumulables et pas opposables.



Les collectivités territoriales régionales (région, départements, métropoles, villes et établissements publics de collaboration intercommunale –EPCI-) peuvent fournir la matière première.

De part ce qu'elles produisent elles mêmes en déchets verts et également de part ce qu'elles collectent. Le tonnage de déchets verts est en

constante augmentation et les réutilisations en terme de recyclage sont actuellement limitées ou très coûteuses. Des centres de broyage ou de compostage existent déjà, il faudrait juste développer leur activité, quelques-uns seraient peut-être à créer ici où là pour une meilleure répartition géographique, tout cela serait créateur d'emplois.

C'est de toute une filière dont il est question, avec enfin une utilisation juste de nos déchets verts, une valorisation utile à tous, d'un point de vue environnemental et économique.

La CGT des services publics est évidemment porteuse d'un tel projet, écologiquement positif, économiquement viable et créateur d'emplois.



Soutenant pleinement le projet Cordemais charbon propre, le syndicat général CGT des personnels du GPMNSN et du GMOP et le syndicat CGT des Dockers

souhaitent y apporter leur contribution sur le volet de la logistique.

Il est impossible de réaliser un tel projet sans une chaîne logistique solide. La Loire doit faire partie intégrante du défi « Charbon Propre ». Le port de par son omniprésence tout le long du fleuve est un protagoniste incontournable pour la réussite de ce projet industriel d'avenir.

Ses structures existantes et ses possibilités d'aménagements nouveaux en font un acteur majeur. De plus, le port rayonne sur un très large hinterland, nécessaire pour étendre le rayon de collecte des matières recyclables et l'expédition de produits finis.

Avec les moyens de manutention et logistiques du port, la collecte peut s'étendre jusqu'à Angers et se prolonger sur les autres ports de la façade Atlantique. Pour cela, il faudra innover dans le mode de transport de type barging, et le Fluvio-maritime y répond parfaitement, que ce soit en termes de massification, d'écologie et de fluidité des routes ligériennes.



Le maillage ferroviaire français permet d'assurer la couverture de la quasi-totalité du territoire, avec des raccordements chez nos voisins frontaliers et sur les façades maritimes aux équipements portuaires. Cette situation

est particulièrement vraie sur l'estuaire de la Loire, en s'appuyant sur un réseau de 40 km de voies ferrées portuaires permettant l'accueil de trains fret complets, sans restriction ferroviaire de gabarit ou de charge, et par un mode de traction électrique à longue distance.

Les raccordements et embranchements sont nombreux vers les industries implantées sur le bassin entre Nantes et St-Nazaire, soit via le réseau ferré portuaire, soit directement via le réseau ferré national. La sidérurgie de Basse-Indre, la centrale électrique de Cordemais, la raffinerie de Donges, les terminaux agro-industriels, rouliers et de conteneurs et l'activité de recyclage de Montoir, la construction navale et l'activité agro-alimentaire de St-Nazaire sont ainsi en capacité d'échanger via ce réseau, mais surtout ont des débouchés directs vers l'intérieur du territoire par Nantes ou la Bretagne. Le fort potentiel du rail dans notre région est l'opportunité de soulager un réseau routier trop sollicité et dont les coûts induits ne sont pas assumés par le transport routier.

La CGT pose ainsi les enjeux de développement de transports complémentaires, respectueux de l'environnement et socialement responsables.

## II. PAYS DE LA LOIRE : TER CONVENTION 2017, OBJECTIF SERVICES PUBLICS.

La CGT Cheminot a travaillé, nationalement, à des propositions de financement du Service Public ferroviaire et d'organisation du système ferroviaire.

Le cahier des charges sur la convention TER Pays de la Loire, réalisé par les cheminots, articule et décline ces propositions en lien avec les réalités ligériennes et les besoins des populations. Les propositions CGT visent une amélioration du fonctionnement du TER. Elles s'opposent aux visions idéologiques, technocratiques de la Commission Européenne, du Gouvernement et de la Direction SNCF et visent un autre projet, issu de l'expérience reconnue des cheminots pour démontrer que des leviers d'amélioration de la production ferroviaire existent.

Le cahier des charges CGT pour le renouvellement de la convention TER des Pays

de la Loire permet d'assurer à la collectivité un Service Public ferroviaire efficace sur le plan technique comme économique avec des conditions de sécurité optimales à bord des TER.

Il aborde plusieurs thématiques sous forme de fiches articulées entre état des lieux et propositions CGT.

Après les débats publics organisés par les cheminots sur plusieurs départements de la région qui ont permis de présenter les propositions CGT aux usagers, aux élus locaux, une journée d'action inter-professionnelle aura lieu le 23 juin en direction du Conseil Régional. Elle est en cours de construction. Les informations seront communiquées pour permettre une mobilisation large CGT parce que le maillage territorial du transport ferroviaire nous regarde toutes et tous.

**Ci-dessous quelques extraits du cahier des charges CGT (consultable dans son intégralité sur le site CGT du Comité Régional).**

### **Fiche 1 : la concurrence**

La Commission Européenne avance le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire avec pour finalité de lever les derniers obstacles à la concurrence dans le secteur ferroviaire. Ces objectifs ne tirent aucun enseignement des libéralisations du transport de fret ferroviaire qui n'a joué aucun rôle positif dans le développement du mode ferroviaire contrairement aux objectifs fixés.

Aucun retour d'expérience n'a, à ce jour, validé la pertinence des libéralisations du réseau européen contenues dans les 3 premiers paquets ferroviaires. En ce qui concerne le ferroviaire, l'ouverture du fret à la concurrence est un fiasco (division part 2 du trafic). Cela vient battre en brèche l'efficacité de la concurrence. Si

l'objectif prioritaire des instances européennes demeure de permettre un accès non discriminatoire au réseau pour toutes les entreprises ferroviaires, a contrario, la conception défendue par les cheminots des Pays de la Loire est de permettre une égalité d'accès au Service Public ferroviaire pour tous les citoyens et chargeurs. Les cheminots fondent leur réflexion dans la réponse aux besoins de la collectivité en termes de Service Public ferroviaire tout en tenant compte des intérêts des salariés et des valeurs républicaines. C'est une entreprise publique qui est la plus à même de répondre aux besoins de transport ferroviaire à partir des valeurs de solidarité, d'égalité d'accès et de complémentarité entre les modes.

## Fiche 2 : l'accompagnement dans les TER

Le Conseil Régional des Pays de la Loire a considérablement investi dans du matériel roulant neuf, prouvant son dynamisme en renforçant l'attractivité du transport ferroviaire. Pour la CGT, il apparaît nécessaire de développer cette logique en continuant d'investir dans l'accompagnement systématique des trains avec des contrôleurs !

Le niveau de sûreté ne se mesure pas que dans les rues des grandes villes. Il se mesure aussi à bord des trains par le niveau d'incivilités et par la dégradation du matériel constatés. Ces faits amènent certains voyageurs réguliers ou occasionnels à se détourner du train. Ils dégradent également l'image d'une région qui accueille de nombreux touristes.

Le contrôleur est souvent présenté comme un coût budgétaire ; pourtant, son absence engendre de nouveaux coûts bien supé-

rieurs. Outre ses attributions, il régule la vie d'une population composée de personnes qui n'ont pas forcément choisi de voyager ensemble. Le contrôleur est parmi les usagers : il les oriente, les rassure, il a un rôle préventif ou répressif rappelant les règles « du vivre ensemble », s'adaptant à tous les publics. Il humanise le transport !

Par tous ces aspects, les contrôleurs contribuent à la fidélisation des usagers. Sur notre région, les lignes TER non accompagnées sont aujourd'hui en difficultés financières à cause d'une hausse de la fraude et/ou une fréquentation en baisse (Le Mans-Nogent, Angers-Cholet, Nantes-Châteaubriant...).

La CGT revendique la présence, de bout en bout, d'au moins un ASCT sur tous les TER et plusieurs agents sur les trains détectés comme difficiles.

## Fiche 3 : le matériel

Au cours de la précédente convention, la région a massivement investi dans l'achat de nouveaux trains TER. La mise en service de ce matériel, durant les trois prochaines années, augmentera de façon importante la capacité de transport ferroviaire de la région des Pays de la Loire. Ces investissements obligent à repenser l'organisation de la maintenance des matériels TER afin d'assurer la sécurité et un service de qualité aux usagers.

Actuellement, à quelques exceptions près, l'ensemble des opérations de maintenance est fait à Nantes, à l'atelier SNCF de Doulon pour le Tram-Train et à l'atelier SNCF (Technicentre des Pays de la Loire) sur le site du Blottereau. Ce dernier, malgré les travaux d'agrandissement en cours sera saturé. Afin d'améliorer la disponibilité des rames, la CGT propose de réaliser une partie de la maintenance au Mans et en gare de Nantes, lieux de stationnement important de trains TER.

## Fiche 4 : Personnel en gare et exploitation du réseau ferroviaire

En Pays de la Loire, durant ces dix dernières années, l'emploi a chuté de 1 980 cheminots en 2005 à 1 585 en 2014. C'est donc une perte de 20 % des effectifs, soit 395 emplois qui ont disparu sur notre Région.

L'entreprise a cloisonné les métiers et fait peser sur les cheminots la plus grande responsabilité en matière de sécurité

ferroviaire, tout en supprimant progressivement toutes les boucles de sécurité qui maintenaient son haut niveau dans l'entreprise ferroviaire. SNCF tente désormais de masquer la désorganisation de l'exploitation et les manques en effectifs en utilisant certains artifices comme la polyvalence et l'utilisation ponctuelle des volontaires pour guider les voyageurs. Cette

démarche ne stabilise pas les emplois de cheminots dans ces métiers en contact avec les voyageurs et empêche de réelles mutualisations de personnels pourtant du même métier. Cette politique a mené le Fret Ferroviaire à l'échec (deux fois moins de fret transporté depuis 2000). Elle nuit maintenant gravement à la production des trains voyageurs.

L'entreprise modifie progressivement l'accès au train en prévoyant l'installation de portes d'embarquement qui vise, selon elle, à réduire la fraude alors qu'en réalité elle l'organise en supprimant les contrôleurs dans les trains. Pour l'utilisateur, c'est un accès au train qui va se compliquer et surtout une perte dans la gestion des situations perturbées due à l'absence de contact dans les trains et une réduction de la sécurité pour les voyageurs. Dans le même temps, l'entreprise poursuit la déshumanisation en voulant supprimer les autorisations de départ des trains sur les quais en reportant cette tâche sur les seuls conducteurs. La sécurité des voyageurs va être encore abaissée. Cette politique se traduit également par la suppression de guichets dans toutes les gares de la région des Pays de La Loire.

Enfin, SNCF souhaite rentabiliser les gares en les transformant en véritables

centres commerciaux afin d'augmenter les recettes des gares, tout en oubliant de répondre aux besoins des voyageurs, comme par exemple en matière de dépôt de bagages dans des consignes...

Les vendeurs et les télévendeurs doivent conserver leurs compétences au service des usagers.

Pour cela, la CGT travaille à garantir une gamme tarifaire compréhensible et un accès à coût réduit (prix d'appel local) pour les services téléphoniques (réservation, fidélisation, etc.).

L'approche utilisée par la SNCF est celle de la logique de marché afin de préparer une ouverture totale à la concurrence.

Pour la CGT, il faut revenir à la complémentarité des métiers. Le service que doit proposer la SNCF est une chaîne de production, dont la fiabilité (régularité, confort, information) doit être conforme à l'attente des usagers, présentant les garanties de sécurité et de sûreté requises. La CGT défend une organisation multi-activités reposant sur des métiers où chaque cheminot exerce toutes les facettes, renforçant ainsi le professionnalisme et le savoir-faire pour un Service Public de qualité pour les usagers.

## **Fiche 5 : la maintenance du réseau ferroviaire**

L'emploi, la formation, l'organisation du travail, les moyens s'envisagent sur le long terme. La CGT porte un projet de développement de ce secteur : embauche d'agents au statut SNCF et formés afin d'entretenir nos infrastructures et les

Installations de sécurité ; accroître les moyens dévolus à la maintenance pour garantir sa fiabilité, favoriser la régularité et la sécurité des circulations ; organiser et programmer le travail autour des valeurs du Service Public.

## Fiche 6 : la conduite des TER

Les Agents De Conduite (ADC), comme tous les cheminots, sont fortement attachés à faire circuler les trains avec un haut niveau de sécurité. C'est la base de leur métier. Aujourd'hui, le constat est clair : la productivité des journées de travail affaiblit la qualité de service. Au quotidien, le retard d'un seul train engendre systématiquement une série de retards. Le temps entre l'arrivée en gare terminus et le prochain départ du train est insuffisant.

De même, l'absence d'un seul ADC pour maladie par exemple génère aujourd'hui la suppression de plusieurs trains. Auparavant, il existait des Réserves A Disposition (RAD d'ADC) dans certaines gares. Ces ADC

étaient présents pour pallier à ces absences. Cela explique une partie du nombre de suppressions de trains par jour et, de ce fait, la dégradation du Service Public (1 800 suppressions de trains par an contre 830 en 2008).

Depuis 2008, le constat est sans appel : davantage de trains circulent alors qu'il y a une constante baisse des effectifs. De plus, le manque d'anticipation des recrutements d'ADC aggrave cette situation.

La CGT propose qu'une campagne de recrutement d'ADC soit immédiatement menée afin d'assurer une meilleure qualité de service aux usagers et que tous les TER soient accompagnés par des contrôleurs.

## Fiche 7-1 et fiche 7-2 : le développement du ferroviaire

Ces fiches analysent les capacités actuelles du réseau ferroviaire en région à partir, notamment, des atouts suivants : mise en place LGV Bretagne-Pays de la Loire-Paris en juillet prochain, l'étoile ferroviaire du Mans et celle de Nantes, la virgule de Sablé, la possibilité de réouverture de lignes existantes, le développement du cadencement, complémentarité des transports...

La nouvelle convention doit avoir pour objectif

de donner le choix au plus grand nombre de citoyens d'utiliser le mode ferroviaire, plus favorable à l'environnement, à la santé publique et aux déplacements sécurisés. Elle doit accompagner le développement économique.

Conjuguée aux nouvelles possibilités de gestion des cars interurbains (loi NOTRe), cette nouvelle convention doit aussi permettre une meilleure complémentarité des transports.

## Fiche 8 : le réseau de distribution

La distribution des billets est un des enjeux majeurs de la future convention TER. Toutes erreurs stratégiques peuvent être un réel frein au développement de ce Service Public. La communication de la Direction envers les élus régionaux présente les guichets uniquement comme un coût

sans évoquer leurs apports. Pourtant, les études de satisfaction client du Conseil Régional plaçaient les ouvertures des guichets comme le point de satisfaction principal. Un état des lieux est donc à faire sur la structuration de ce réseau, de son évolution et de son fonctionnement.

## Fiche 9 : développer les relations ferroviaires interrégionales

La signature d'une nouvelle convention TER entre la région des Pays de la Loire et SNCF devrait permettre de reconsidérer la consistance de la desserte interrégionale de proximité avec les régions limitrophes que sont la Bretagne, la Normandie, la Nouvelle Aquitaine et la région Centre.

La CGT propose de développer les relations ferroviaires interrégionales de proximité en prolongeant certaines dessertes actuelles vers Rennes, Tours/Saint-Pierre-des-Corps et la Normandie mais aussi en créant de nouvelles comme par exemple Angers-Rennes via la virgule de Sablé-sur-Sarthe.

## Fiche 10 : l'intermodalité

L'intermodalité est le fait de faciliter au maximum l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Loin des discours et des bonnes intentions, force est de constater qu'il n'y a pas encore de politique des transports qui pousse à l'intermodalité.

Pour les cheminots des Pays de la Loire, l'architecture d'un schéma de transport multimodal doit être au cœur des prochaines conventions. Un tel schéma doit avoir comme colonne vertébrale le Service Public ferroviaire au regard de ses atouts : sécurité, aménagement du territoire et de développement durable.

Il convient maintenant de participer avec les Autorités Organisatrices des Transports (Conseils Départementaux, Communautés Urbaines et d'Agglomérations) à la mise en cohérence des transports autour de ce projet. Celle-ci doit se travailler autour de deux axes majeurs : la complémentarité

entre les différents modes de transport afin de proposer aux usagers un service de « porte à porte » assurant l'aménagement du territoire, l'optimisation de l'utilisation des fonds publics.

Le moment est venu que cette proposition soit effectivement mise en œuvre en respectant le rôle central du ferroviaire et donc des régions dans sa composition. En ce sens, la mise en œuvre du Titre Unique Intermodal de Transport doit être un objectif de la région. Il est également nécessaire de revoir le financement pour faire en sorte que les collectivités ne prennent pas en charge la totalité des aides au transport mais que les véritables créateurs de mobilité (patronat) soient sollicités.

La CGT propose que l'intermodalité soit concrètement étudiée et mise en œuvre au cours de cette nouvelle convention de gestion TER.

## Fiche 11 : les modes de financement

La Région des Pays de la Loire consacre aujourd'hui 19 % de son budget (25 % en moyenne pour toutes les Régions) au financement des transports et infrastructures dont le TER. Avec les modifications apportées à leurs recettes fiscales (réforme de la territorialité, suppression de la taxe professionnelle), il est clair que le modèle actuel a atteint ses limites et qu'il est indispensable pour les Régions de disposer de ressources financières leur permettant de faire face à l'augmentation de la capacité et de la modernisation de l'offre, à l'accroissement de la demande et à l'augmentation de l'offre pour favoriser le report modal.

L'Etat et les Régions doivent renégocier les dotations décentralisées avec l'objectif

de réévaluer la part de l'Etat et mettre en place un système évolutif en lien avec l'augmentation des besoins de transport.

De nouveaux financements pour le système ferroviaire doivent être mis en place et la question de la dette doit être réglée par l'Etat. La TVA doit être abaissée au taux réduit de 5,5 %.

Les Régions devraient disposer d'une ressource fiscale propre et nouvelle telle que le versement transport dont disposent les autorités organisatrices de transports urbains.

Pour le matériel roulant : mise en place d'un pool national financé par les trois partenaires : Etat, Régions, SNCF, ce matériel étant la propriété de la SNCF.

### III. LIAISON NOUVELLE

## OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE (LNOBPL) : CONTRIBUTION CGT AU DÉBAT PUBLIC

**Les cinq objectifs confirmés et validés pour le projet suite au débat public sont les suivants :**

#### • Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

La CGT rappelle que la grande vitesse doit être accessible à tous en tout point du territoire breton. La mise en service en juillet 2017 de BGV constitue une réponse incontournable au désenclavement de la Bretagne. La ville de Rennes avec son statut de métropole va profiter pleinement de cette mise en service avec un temps de parcours inférieur à 1h30 dans ses relations avec Paris. Cependant, cette situation pourrait, à terme, accentuer la fracture territoriale au-delà de Rennes avec des temps de parcours de plus de 3h entre Paris et la pointe finistérienne et supérieurs à 1h30 entre la capitale bretonne et le Finistère, ce malgré l'augmentation de l'offre TGV longue distance de et vers Paris et la réalisation des travaux importants de modernisation menés sur les axes ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Pour la CGT, ce projet LNOBPL constitue donc une réponse à ce problème car il répond au double objectif d'amélioration de la desserte de la Bretagne vers Paris et les autres régions de France et européennes mais aussi des déplacements intra-Bretagne.

Pour tenir l'objectif d'une desserte à 3h entre

Paris et le Finistère et d'une amélioration sensible des déplacements en Bretagne, compte tenu de la progression envisagée des flux voyageurs entre Rennes et Saint-Brieuc d'une part et entre Rennes et Redon d'autre part, la création de nouvelles infrastructures paraît incontournable.

Sur la ligne Nord, la modernisation de la partie Morlaix-Brest, tronçon le moins rapide sur cet axe, paraît indispensable pour améliorer sensiblement la desserte tant quantitativement (offre train) que qualitativement (temps de parcours). Cette réflexion vaut pour la ligne Sud Bretagne sur la partie Lorient-Quimper qui, à ce jour, demeure la plus lente sur l'axe Sud Bretagne.

L'accessibilité de la pointe bretonne passe aussi par une amélioration sensible de l'axe Brest-Quimper. Les travaux de renouvellement en cours constituent une première étape qu'il conviendra de prolonger par une réflexion de fond permettant de dégager des solutions pour réduire la durée du voyage entre Brest et Quimper, vecteur de report modal, mais aussi d'améliorer la connexion de la pointe bretonne avec les régions du sud de la France.

#### • Le dispositif de concertation

La première phase de concertation du débat public sur le projet LNOBPL a été organisée d'une manière très ouverte. La diversité des intervenants, citoyens, politiques, associations, syndicats, acteurs économiques a permis de percevoir les propositions de toutes et tous. Les 43 cahiers d'acteurs et 30 contributions déposés témoignent de l'intérêt et de l'implication de la société civile pour le projet LNOBPL. En revanche, la seconde phase a été organisée d'une manière à scinder les participants par catégories, usagers et citoyens, acteurs économiques et élus. Seul, le forum du site internet dédié au débat a permis une intervention au vu de tous. Seulement, nous n'y trouvons pas les avis des élus qui peuvent être considérés comme les décideurs. De

plus, l'outil novateur qu'est le simulateur de projet nous a enfermés dans des scénarii trop restreints puisque le centre Bretagne et la ligne Nantes-Rennes via Châteaubriant n'étaient pas envisageables par ce logiciel.

La réunion conclusive du 7 mars 2017 sera le seul moment partagé par tous les acteurs mais le but étant de rendre compte des divers travaux des ateliers, la confrontation d'idées y aura donc une place forcément limitée.

La CGT regrette donc que la méthodologie choisie pour organiser la deuxième phase du débat public ait trop séparé les différents intervenants, favorisant ainsi l'entre soi au lieu d'ouvrir en grand les échanges pourtant si nécessaires pour de tels projets.

## • Renforcer le réseau d'inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes

Cela passe par l'amélioration de l'axe Brest-Quimper, y compris en créant de nouveaux tronçons sur cet axe, pour développer sensiblement la relation Brest-Nantes, vers les régions Centre et Sud-Ouest notamment. Il faut également améliorer l'axe St-Brieuc-Lorient tant d'un point de vue voyageur qu'en réponse aux besoins du Fret ferroviaire. La question de l'offre de transport inter-villes de proximité, de moyenne et longue distance est prépondérante. Outre la rapidité des déplacements, la question du cadencement de l'offre en réponse aux besoins des usagers est aussi un vecteur important de recours à l'offre train et in-fine de report modal.

Les travaux de modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux, en cours de finalisation dans le projet Etat/régions Pays de la Loire et Poitou-Charente/les départements de la Vendée et de la Charente ainsi que SNCF Réseau, s'inscrivent dans le développement du réseau ferroviaire pour améliorer les relations de la Bretagne vers le Sud-Ouest et l'Espagne.

L'organisation d'un débat public par l'État, pour trouver des solutions à la saturation récurrente de l'axe Nantes-Angers, serait aussi un premier pas à la recherche d'amélioration des dessertes entre la Bretagne, Nantes et la région Centre, mais aussi vers la région Rhône-Alpes et le centre de l'Europe pour le fret.

Pour la CGT, la question de l'irrigation des territoires est un enjeu majeur pour un développement solidaire et équilibré des deux régions concernées par le projet. La CGT rappelle l'absolue nécessité de la réhabilitation des lignes du maillage régional, conformément aux engagements contractualisés dans les CPER en cours. Pour la CGT, elles sont un élément prépondérant pour maintenir une desserte capillaire permettant à tous les territoires de Bretagne de bénéficier des effets de l'arrivée de BGV et a fortiori à terme dans le cadre de la réalisation de ce projet LNOBPL.

## • Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

Voici 3 propositions qui prennent en compte l'amélioration de la desserte Rennes-Nantes pour opérer un véritable report de la route (95 % des déplacements du quotidien) vers le rail (seulement 5 %).

Le scénario d'une nouvelle infrastructure avec un nouveau tracé entre ces deux villes présente l'avantage de libérer de la capacité ferroviaire sur le réseau existant et offre une réponse efficace pour atteindre les 45' de durée du trajet entre les cœurs de ville. En outre, cela présente l'avantage d'améliorer les temps de trajet vers le Sud Bretagne avec un raccordement à Redon et de tenir l'horizon d'une relation Quimper-Paris à 3h.

Cependant, le tracé par Châteaubriant constitue une alternative atteignable rapidement en intégrant une portion de voie nouvelle construite à l'ouest de la ville. Deux principales solutions ont été proposées sur cet axe par l'expertise complémentaire de

2014, dont la B (l'électrification de Rennes à Châteaubriant, la reprise du ballast ainsi que des courbes et le relèvement des dévers sur 95 kms pour augmenter la vitesse, la suppression de passages à niveau, la création d'environ 80 kms de voies doubles avec partiellement une troisième voie, la création d'un tunnel d'accès à la gare de Nantes afin de résoudre les problématiques de coexistence avec le trafic tram-train et de traversées des passages à niveau urbains).

L'analyse par SNCF Réseau dans la note de décembre 2016 indique un coût comparable à celui d'une ligne nouvelle. Cette solution présente l'avantage de limiter l'appel au foncier.

Enfin, la modernisation de l'axe existant entre Redon et Nantes demeure une priorité, y compris pour maintenir les dessertes des gares de Séverac, Saint-Gildas-des-Bois et Pontchâteau.

## • Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret)

L'amélioration de l'entrée de Nantes par l'ouest, en intégrant un scénario passant par l'île de Nantes, alternatif au tunnel de Chantenay saturé, offre une possibilité supplémentaire de desserte péri urbaine et permet de maintenir une desserte des marchandises en centre-ville. La création d'un accès ferroviaire (pont ou tunnel) à la pointe ouest de l'île et le maintien de la voie existante vers la gare centrale assureraient efficacement l'avenir du transport ferroviaire au cœur de la métropole pour les prochaines décennies.

D'autre part, la construction d'une portion de voie à l'ouest de Savenay (une virgule en jargon ferroviaire) permet de relier Saint-Nazaire à Rennes sans changement de sens à Savenay. Cette réalisation à la marge du projet LNOBPL est comparable à l'intégration de la virgule ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe au moment du lancement des travaux de la LGV BPL et qui se concrétise aujourd'hui par la création de nouvelles relations ferroviaires. La virgule de Savenay trouve, elle, son utilité pour l'acheminement du Fret ferroviaire du Grand Port Maritime via Rennes et Le Mans, libérant ainsi

des sillons de circulation entre Savenay-Nantes et Nantes-Angers. Elle est également utile pour les voyageurs qui pourront, sans rupture de correspondance, faire en direct Rennes-Saint-Nazaire-La Baule-Le Croisic ou inversement.

Concernant la gare de Rennes, malgré les travaux de modernisations en cours, celle-ci constitue un point nodal important. L'augmentation des flux voyageurs, le nécessaire report modal du trafic marchandise de la route vers le rail, tout cela nécessite une véritable réflexion de fond accompagnée d'études permettant de dégager des axes d'améliorations. La question sensible de son contournement doit faire l'objet d'une étude car elle permettrait de répondre à la question de sa désaturation. La CGT propose une liaison ferroviaire classique à l'endroit où les tronçons le Mans-Rennes et Rennes-Saint Malo sont les plus proches, ce dernier axe étant relié à l'axe Rennes-Brest. Cette solution est peu mobilisatrice en termes de foncier et permettrait, en outre, d'améliorer la capacité du réseau à absorber les flux marchandises et voyageurs vers le Nord.

## Les suites données à la concertation

### Un bilan de la concertation.

À l'issue de la concertation, deux documents seront élaborés.

Le garant rédigera un rapport d'évaluation de la concertation. Ce rapport, rendu public, est destiné à la CNDP qui l'a missionné et sera annexé au bilan de la concertation. SNCF Réseau produira un bilan de la concertation décrivant le déroulement, les modalités d'information et de participation mises en œuvre. Il synthétisera les différents avis et les propositions ainsi que les réponses apportées sur le projet. Il sera réalisé sur la base des comptes rendus des réunions validés par les parties prenantes et de l'ensemble des contributions émises dans le cadre de la concertation. Le rapport soulignera l'apport du public et des acteurs au projet. Dans la dernière partie du rapport, SNCF Réseau indiquera ce qu'il retient de la concertation et les suites qu'il donne à la concertation. Les

documents seront mis à disposition du public et publiés sur le site internet du projet.

### Une décision par les partenaires du projet.

Le bilan de la concertation constituera avec les études préalables au débat public, les études complémentaires au débat public, les études socio-économiques, un outil d'aide à la décision pour le Comité de Pilotage du LNOBPL. Ce Comité de Pilotage (COPIL) proposera un scénario d'aménagement pour la poursuite du projet LNOBPL. Le COPIL associe l'État, les deux régions (Bretagne et Pays de la Loire), les cinq départements concernés (Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan et Loire-Atlantique), les trois métropoles (Nantes, Rennes et Brest) et SNCF Réseau.

Sur la base de ces différents éléments, l'État rendra une décision ministérielle sur la suite qu'il souhaite donner au projet.

### C'est quoi une Maison de Service Au Public ?

Nés de la dernière réforme territoriale (Loi NOTRe de 2015), les Maisons de Services Au Public (MSAP) visent à permettre à la population (particuliers ou professionnels) la plus éloignée des administrations de bénéficier d'une offre de services variées.

Hébergées principalement dans les bureaux de Poste ou dans les locaux municipaux, les MSAP doivent servir de guichet unique de proximité pour un certain nombre d'administrations et para administrations : pôle Emploi, Assurance Maladie, Assurance Vieillesse, Allocations Familiales, La Poste, la MSA et GRDF. À ce « noyau dur » de « partenaires » peuvent s'ajouter d'autres organismes si besoin, comme par exemple les Finances Publiques, administration qui jouit encore pour l'instant d'un solide réseau de proximité.

L'objectif était d'ouvrir 1000 MSAP au 31/12/2016, dont 500 hébergées par La Poste. L'objectif est atteint (1100), mais bon nombre de structures sont d'anciens Relais Services Publics qui n'ont eu qu'à changer de logo.

### Concrètement ça donne quoi ?

Passons l'entrée d'une MSAP, pour l'exemple, une MSAP hébergée dans une agence Postale. La MSAP se résume en fait en un poste informatique connectée à internet en libre service ! L'utilisateur potentiel peut cliquer sur l'icône de l'administration de son choix, et vogue la galère. Et bien sûr pas de confidentialité car l'espace est rare.

Si vraiment, il ne s'en sort pas, la ou le guichetier-e peut venir lui donner un coup de main, à condition qu'il-elle ne soit pas occupé-e par ailleurs. L'employé n'a suivi qu'entre 1 et 4 jours de formation par organisme partenaire de la MSAP si bien que l'aide apportée ne peut se résumer qu'à une aide à la navigation sur les sites internet. Cela sent l'arnaque, non ?

Une fois encore l'interface numérique est censée résoudre tous les problèmes des usagers et combler tous leurs besoins. L'utilisateur à l'aise avec les nouvelles technologies n'aura aucun service supplémentaire, l'utilisateur en difficulté ne sera pas très aidé malgré la bonne volonté de l'employé de la MSAP. La situation est un peu meilleure quand la MSAP est gérée par une collectivité locale, avec des agents dédiés et un local parfois plus adapté.



### Tout ça pour ça ?

Ce dispositif permet un effet d'affichage important pour les administrations associées, les politiciens et l'État. Les MSAP leur permettent d'affirmer que les Services Publics restent présents partout dans les territoires, et donc qu'il n'y a pas de fracture territoriale ! Mais il y a tout de même une rupture d'égalité face aux services publics.

Pour la Poste, le dispositif de co-financement par les « partenaires » lui permet de financer le maintien de 500 bureaux et de participer à 500 points Poste communal. C'est bien La Poste la grande gagnante de l'opération, surtout que dans le même temps elle a pour propre objectif de fermer les 3/4 de ses bureaux de Poste à l'orée 2020 ! Pour les autres, le dispositif des MSAP leur permet d'afficher un réseau de proximité qui est des plus virtuels... tout en continuant de fermer des structures d'accueil bien réelles ! Et de supprimer des emplois...

**Pour la CGT**, les MSAP ne répondent que trop partiellement aux besoins de la population. Mal connues, accueil du public très à minima, formation des personnels trop superficielle, les MSAP ne peuvent en aucun cas remplacer des services publics de plein exercice et de proximité. A défaut, la CGT demande à ce que des permanences hebdomadaires soient assurées dans les territoires les plus isolés. Cela demande un investissement en moyens humains, à rebours des politiques d'austérité, mais la présence des services publics est un prérequis essentiel dans la vie économique et sociale des territoires.