

CGT : Transports, un débat « sans tabou »

Suites aux Etats Généraux de l'industrie et de l'environnement le 28 mai dernier, la confédération avait prévu une journée d'étude « transports et mobilités » (d'autres suivront en 2025). Elle a eu lieu le 7 novembre 2024. Ci-dessous quelques éléments-repères du débat animé. Nous complétons avec des interventions complètes de militants et nous les remercions d'autoriser la publication.

Disons-le d'emblée : cette journée d'étude montre une nouvelle fois que le débat écologique a bien commencé dans la CGT. Et sous divers angles, car la question est foisonnante, avec de multiples entrées.

Rappel des initiatives : les Etats Généraux de mai dernier, suivis du Comité confédéral national (CCN) sur le « mix énergétique » (en juin), puis cette journée « transports-mobilité » qui en annonce d'autres (sur l'eau par exemple), et sans oublier la journée confédéralisée du « RADAR travail-environnement » (lundi 18 novembre) impulsée par l'UGICT CGT (reportage à suivre). On voit que la préoccupation imprègne de plus en plus le corps militant. Ce ne sont plus seulement des idées générales, mais une vraie mise en commun. Avec quelques désaccords sur le fond ou sur les méthodes d'approches. L'équipe organisatrice de la journée transports-mobilité s'y attendait puisque dès le début, elle encourageait à un débat « sans tabou » et « sans mettre la poussière sous le tapis ». Etaient présents une bonne centaine de militant-es, venu-es des fédérations industrielles, des entreprises concernées (SNCF, Alstom, Renault...), mais aussi de plusieurs Comités régionaux CGT apportant un regard multi professionnel et territorial.

Un document de travail avait circulé, indiqué comme « non diffusable » en conclusion, donc à revoir après les échanges nourris. Trois aspects ont été abordés successivement : le transport de marchandises, celui des personnes, et l'industrie du transport.

Dernier kilomètre : camion ou « cyclo-logistique » ?

Sur le transport de marchandises, le document de réflexion prenait clairement position pour un report important du fret sur le ferroviaire et le fluvial, allant même « au-delà » de la proposition des cheminots. Il propose 26% de part modale et pas seulement les 20% des cheminots (contre 10% seulement aujourd'hui après le saccage néolibéral). Dans cette vision, il s'agirait de « limiter l'usage du transport routier au seul transport intra-régional ». Ce qui nécessiterait d'envisager une « reconversion » des chauffeurs-salariés mais aussi de la production de véhicules lourds.

Cette entrée en matière a provoqué de vives réactions de la fédération des transports, notamment du secteur routier : « le document ne nous convient pas », pointant le refus d'une « opposition entre modes de transports ». Un syndicaliste de Renault Truck (9000 salariés directs) s'insurge aussi contre un projet perçu comme aboutissant à la « suppression » de la

filière poids lourd, alors qu'elle rassemble encore 60 à 80 000 emplois directs, indirects, ou SAV. Là aussi s'exprime un « *refus de choisir entre poids lourd et fret ferroviaire* ». Un cheminot parlera de la possibilité du « *ferroustage* », et du rôle du camion pour « *le dernier kilomètre* ». Un débat de vocabulaire se développe sur la notion de « *complémentarité* » des modes. La notion de « *transition écologique* » ou de « *reconversions* » fait bondir la fédération des dockers, qui la comprend comme « *les mots du capitalisme* ». Est donné l'exemple de l'arrêt du charbon où les salariés n'ont « *pas retrouvé du travail* » la plupart du temps. La notion de « *reconversion* » est rejetée. Un représentant CGT de la région Grand-Est appelle à ne pas aboutir à une sorte de « *concurrence interne* » dans la CGT, suite à ces évolutions, alors que « *l'ennemi, c'est le capital* ». Ces débats se complexifient en matière de taxation du transport routier, avec une dimension nationale et/ou européenne.

D'autres interventions montrent une approche très différente. Un militant de Normandie appelle justement à « *travailler les complémentarités* » dans la CGT, par exemple sur le lien entre la « *zone portuaire* » et les besoins de l'usine sauvée de la Chapelle Darblay. Il alerte sur le tout automobile et le tout camion, et sur un réchauffement climatique « *qui concerne tout le monde* ». Un cheminot donne le chiffre de 45 000 morts dus à la pollution, et le calcul montrant que les gaz à effet de serre représentent 10% du PIB. Il se prononce vigoureusement pour le « *combat existentiel* » des transferts modaux, tout en avertissant : « *la technologie ne peut pas tout* ». Un militant de la fédération spectacle (s'exprimant à titre individuel) se prononce pour le développement d'une « *cyclo-logistique* » pour le dernier kilomètre en « *zone urbaine dense* », avec des « *hubs* » permettant de récupérer les colis à livrer en cyclo, plutôt que tout gérer par l'individualisation du rapport à la clientèle (notamment par l'ubérisation).

Mobilité des personnes : le défi automobile

Sur cette deuxième partie portant sur la mobilité des personnes, la notion de réseaux interconnectés est mise en avant par la militante de l'équipe organisatrice : Trains, vélos, co-voiturage, piétons, etc. Il faut « *bouger* » sur la voiture individuelle (71% des mobilités) avec un « *panel de solutions* ». 40% des trajets voitures se font sur moins de 5 km. Cela implique de « *réinventer l'usage de l'automobile* ». Avec deux propositions : la production d'un petit véhicule léger, électrique ou peu consommateur ; et développer fortement les transports en commun, avec un « *pôle public des mobilités* », des « *diagnostics territoriaux* » et des débats syndicaux sur les horaires et le covoiturage.

Le débat s'anime sur la gratuité des transports collectifs, mise en avant par certains (Val de Loire, ou Laurent Terrier de l'UD CGT Isère-voir son intervention ci-dessous). Elle refusée nettement par la CGT RATP (notamment) avec l'argument qu'il y a toujours « *quelqu'un qui paye* », et qu'il faut plutôt parler de « *mode de financement* ». La fédération Métaux CGT, et son secteur automobile, explique son travail de réflexion avec des associations écologiques (Réseau action climat, Greenpeace), et un accord partagé pour la fabrication d'un « *petit véhicule électrique* » (possible à 17000 euros, alors que le prix moyen actuel des voitures est

de 34 000), à l'opposé des choix actuels des constructeurs (qui fabriquent du « *haut de gamme* » lourd et cher, dans les SUV, pour faire le maximum de marges bénéficiaires). Elle défend cependant que le transport en commun n'est pas accessible partout, et donc aussi une part de thermique sur les grands trajets ou dans des contextes géographiques spécifiques. Par exemple dans les Pyrénées orientales, où un militant défend en outre la réouverture de « *petites lignes SNCF* ». Pierre Nicolas, ingénieur au Technicentre de Renault (voir encadré) détaille le fait que l'électrique convient pour 80% des déplacements, en petits trajets, et un « mixte » plus complexe pour les 20% de déplacements longue distance. Le militant pro-vélo de la fédération du spectacle préconise des « *associations d'usagers* » du transport pour imposer des choix, par exemple parce que les personnes précaires sont de fait « *exclues* » du transport collectif (ainsi que les personnes à mobilité réduite).

L'intervention de l'UD de Haute Garonne met l'accent sur la diminution nécessaire du volume des déplacements de manière globale. Car en dernier ressort, ce sont les salarié-es qui en payent les conséquences : baladé-es du travail à l'habitat, avec l'éloignement de 20 ou 30 km des centres villes chers, etc. Nathalie Bazire (secrétaire confédérale) insiste alors sur le lien entre service public de l'habitat, du logement, et du transport.

La troisième partie de la journée traite de l'industrie du transport, du matériel roulant, des avions avec Airbus, du rôle historique d'Alstom, des moteurs et de l'énergie. Ainsi quid de l'hydrogène ? La « solution » biogaz est critiquée sous l'angle du refus que « *la terre devienne un carburant* » (elle l'est pourtant pour le pétrole !). Comme le dit l'introduction sur ce point : « *Les technologies ne sont pas neutres* », affirmation que la CGT n'a pas toujours défendue aussi clairement.

« Dépasser nos contradictions »

Sébastien Menesplier, secrétaire confédéral en charge de ce dossier, conclura la journée par la mise en perspectives des travaux qui se multiplient. D'autres journées d'étude auront lieu en 2025 sur l'eau, la santé, l'énergie. Il précise que le document initial « *n'est pas diffusable tel quel* ». Il annonce la journée confédéralisée du 18 novembre, à propos du développement de l'outil « *RADAR-travail-environnement* » (basé sur une enquête-questionnaire initiée par les syndicats et visant la participation active des salarié-es). C'est un « *outil parmi d'autres* », dit-il. Il invite aussi à « *dépasser nos contradictions* ». Il faudra se mettre d'accord « *sur les mots* » : « *reconversion* » ne doit pas être compris au sens capitaliste, mais au sens de « *planification* », de « *réindustrialisation nouvelle* ». Le groupe de travail organisateur de la journée devra « *se maintenir* » pour aboutir à « *une version 2* » du document, complétée par un « *volet social* ». Il encourage aussi à décentraliser les Etats Généraux de l'industrie et de l'environnement dans toutes les régions (comme prévu) : cinq régions seulement se préparent actuellement.

En perspective aussi : l'éventuelle modification des repères revendicatifs de la CGT, sur la question environnementale.

Prise de notes et compte rendu : Jean-Claude Mamet

