



la
cgt

UIT

Union
Interfédérale
des Transports

LIAISON

N°109 BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS
4^E TRIMESTRE 2022



DOSSIERS

Les principales caractéristiques de la loi 3DS
modèle suréquipé tout terrain du capital

Gratuité des transports. Est-ce bien raisonnable ?

EN TERRITOIRES

PACA, Île-de-France, Nouvelle-Aquitaine, tous les contacts en régions

DOSSIER LOI 3DS

3

DOSSIER GRATUITÉ DES TRANSPORTS

8

ASSISES DE LA MER

10

SOMMAIRE

- 3 DOSSIER 1 :**
Les principales caractéristiques
de la loi 3DS
- 6 12^e Conférence de l'IUT :**
Une feuille de route ambitieuse
- 8 DOSSIER 2 :**
Gratuité des transports,
est-ce bien raisonnable ?
- 10 Des assises de la mer,**
pour quoi faire ?
- 12 TERRITOIRES :**
En région PACA
- 14 TERRITOIRES :**
En Île-de-France
- 16 TERRITOIRES :**
En Nouvelle-Aquitaine
- 17 TERRITOIRES :**
Tous les contacts en régions
- 18 EN PLUS :**
Zones à faibles émissions,
nouvel outil de discriminations
sociales



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 109
CPPAP : 1225 S 06 709
263, rue de Paris-case 571-
93515 Montreuil cedex -
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr
Directeur de la publication :
Hervé GOMET
Conception-réalisation :
Agence Comtown/FMR    
Photos et illustrations :
Agence Comtown, IS, DR
Impression :
Rivet Presse Édition - Limoges 

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA LOI 3DS

LOI 3DS MODÈLE SURÉQUIPÉ TOUT TERRAIN DU CAPITAL...



Isabelle ROBERT
Fédération CGT
de l'équipement
et de l'environnement,
Membre du secrétariat de l'UIT

La loi, dont les premiers éléments ont été présentés par le gouvernement dans un avant-projet en décembre 2020, puis en Conseil des ministres en mai 2021, en procédure accélérée au Sénat en juillet et à l'Assemblée nationale en décembre, a définitivement été votée le 9 février 2022 et promulguée le 21 février.

Initialement désignée 4D pour décentralisation, déconcentration, différenciation et « décomplexification », cette dernière ayant été remplacée par « simplification », le nouveau modèle « 3DS » de la loi n'a pas changé en équipement, à part quelques options. On peut même dire que celle-ci est « suréquipée » pour servir les intérêts politiques et économiques du capital.

Le volet dit « décentralisation » doit plutôt être entendu comme l'accélération des transferts de compétences nouvelles aux collectivités qui le souhaitent avec certains moyens dans plusieurs champs de politique publique : la transition écologique (lutte contre le réchauffement climatique, biodiversité), les transports (transferts de routes nationales, de petites lignes ferroviaires et de gares...), l'urbanisme et le logement, la santé, la cohésion sociale, l'éducation.

Ceci en supprimant les « doublons » État / collectivités territoriales, en donnant aux collectivités la liberté de s'organiser comme elles veulent. C'est aussi favoriser les expérimentations, par exemple la recentralisation du financement du RSA en fonction des demandes des départements. Par contre, il n'y a aucun volet financier nouveau, autre que les dispositifs déjà existants dans un contexte d'insuffisance de dotations budgétaires.

La « déconcentration » est à lier à la nouvelle organisation territoriale de l'État (OTE), aujourd'hui inscrite dans le projet stratégique pour l'administration territoriale de l'État (PSATE). Elle consacre la concentration des pouvoirs par les préfets avec l'abandon, total ou partiel, et le transfert de missions à d'autres acteurs : collectivités territoriales (par exemple, régions : développement économique ; EPCI : urbanisme et logement ; départements : famille et enfance, handicap...), opérateurs institutionnels ou privés de service public, acteurs privés, marchands ou non. La loi donne des précisions sur le rôle, les missions et la labellisation des espaces France Services (maisons ou bus) portés par des acteurs de nature diverse.

Le volet « simplification » fait suite à la loi de 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique qui facilite la numérisation des procédures et supprime certaines formalités. Il institue le partage de données entre les administrations, l'allègement des normes, la diminution des contraintes réglementaires, l'allègement ou la suppression des enquêtes publiques, le raccourcissement des délais de recours, l'allongement des délais de mise en œuvre obligatoire de mesures. L'objectif étant de laisser plus de place et de liberté pour les entreprises et le marché.

Suite page 4

Mais ce qui caractérise le plus la loi 3DS, c'est la différenciation territoriale, dont le principe est inscrit dans la loi allant le plus loin possible dans les possibilités constitutionnelles, ceci pour donner aux élus locaux de nouveaux pouvoirs normatifs en confiant aux collectivités la responsabilité de mesures qui doivent être prises actuellement réglementairement (jusqu'au décret), voire par la loi, et pour permettre d'expérimenter des dispositifs dans certains domaines des politiques publiques.

La CGT dénonce le fait qu'aucun bilan des réformes précédentes n'ait été fait et une perte de sens même du service public. C'est une véritable modification de la nature de l'État, et donc de son action, au profit d'un niveau local soi-disant plus « proche », plus « agile », plus « flexible ».

C'est un renforcement du rôle des territoires, essentiellement au service du capital, avec une accélération de la rupture d'égalité de traitement, une mise en concurrence des territoires et des populations en fonction des choix politiques, des moyens de chaque collectivité, une mise à mal de la démocratie citoyenne et sociale. Pour exemple : mise en place autoritaire, amoindrissement du rôle du Parlement, pas de débat public, information des organisations syndicales sans négociation, pas de consultation des instances représentatives élues des personnels de l'État et des collectivités territoriales.

UN VÉRITABLE CHANGEMENT DE PARADIGME AU-DELÀ DU CHAMP DE L'ÉTAT

Cette loi ouvre la voie à la rupture d'égalité de traitement sur tout le territoire national. En favorisant l'autonomisation des collectivités territoriales, celles-ci vont se livrer une concurrence féroce.

Seulement, ce combat aura deux objectifs qui ne pourront, à terme, que se confronter : être attractif pour la population et asseoir un pouvoir politique mais, dans le même temps, attirer des financements pour aménager le territoire. En favorisant l'ouverture à des investissements d'acteurs multiples, et notamment privés, la recherche de profit ne pourra que nuire à la quantité et à la qualité des services rendus.

Les territoires « riches » attireront plus de résidents, et donc de recettes, mais aussi plus de concentration, de nuisances qui impacteront l'environnement, et les territoires pauvres se verront pris dans un cercle vicieux de paupérisation et d'exclusion.

Paradoxalement, si on constate un renforcement de l'autorité des préfets, on ne peut que déplorer un affaiblissement volontaire des services territoriaux de l'État (départementaux et régionaux) qui ont à cœur de réaliser les missions de service public et qui ont l'expertise nécessaire.

Les établissements publics et les agences dont les ressources, notamment les subventions de fonctionnement, diminuent au profit de ressources propres se replient sur la marchandisation des services.

En bout de ligne, pour répondre au besoin de rentabilité, ce sont les salariés qui sont mis en concurrence entre employeurs (État, territoriaux, privés) au sein des territoires et entre les territoires (communes, EPCL, départements, métropoles, régions, entreprises...). Les pressions sont mises sur les effectifs, les rémunérations et les garanties collectives. Tous les salariés sont confrontés à la même logique de libéralisation du marché. Et ce sont les usagers, dorénavant considérés comme des clients, qui devront, par leur participation directe au tarif ou par la fiscalité locale, compenser le manque d'investissements publics.

LES CONSÉQUENCES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

L'ouverture à la concurrence dans les transports fait rage. La loi 3DS, dans la ligne de la loi d'orientation des mobilités (LOM), veut accélérer et faciliter cette ouverture du marché des transports urbains, du rail et des routes. Elle permet aux départements et aux régions, par expérimentation, de récupérer la quasi-totalité des réseaux avec, à terme, une privatisation rampante en incluant les personnels et les équipements.

Par exemple, sur les 11 600 km du réseau routier national, 10 300 sont transférables.

Au 30 septembre 2022, les demandes des collectivités étaient les suivantes :

- **57 demandes d'information (50 départements, 4 métropoles et 3 régions) ;**
- **13 demandes de transferts fermes (métropole de Dijon et 12 départements pour 1 100 km environ) ;**
- **15 demandes sous conditions (15 départements pour 1 300 km) ;**
- **Demandes diverses (2 métropoles et 1 département pour 200 km environ) ;**
- **Demandes de mises à disposition expérimentales :**
 - **2 fermes (Occitanie 500 km dont 220 en concurrence avec 3 départements et AURA 800 km dont 70 en concurrence avec 2 départements) ;**
 - **1 sous conditions (Grand Est 500 km environ).**

Les candidatures des départements et métropoles feront l'objet d'une décision ministérielle au plus tard au 31 décembre 2022, un arrêté préfectoral devra constater le transfert au 30 avril 2023 pour une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2024.

Le transfert définitif interviendra à une date fixée par décret du conseil d'État. Concernant l'expérimentation des régions, les conventions devraient être signées au 31 août 2023 avec, pour échéance, le 21 février 2030.



.....
“La logique de cohérence nationale qui fournit un accès égalitaire à la route et aux transports est en danger.”



Le corollaire de cela est l'impact potentiel sur les services de l'État que sont les DIR (Directions interdépartementales des routes) et les DREAL (Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement), et donc les inquiétudes sur leur devenir et ceux des agents, qu'ils soient transférés ou non.

L'ANALYSE DE L'UIT-CGT

Alors que les infrastructures de transport doivent être appréhendées comme un tout au service des usagers de tous les territoires, la logique de cohérence nationale qui fournit un accès égalitaire à la route et aux transports est en danger.

La privatisation des autoroutes, les politiques de tarification des entreprises, dont la RATP et la SNCF, devenues de véritables multinationales à but lucratif, en sont un exemple. Alors que les sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA) se remplissent les poches à grands coups de dividendes, les hausses successives des prix des péages excluent certains usagers du réseau routier structurant.

Dans le même temps, le réseau secondaire se dégrade faute de moyens. En train, les tarifs peuvent aller du simple au double ou triple en fonction du jour, de l'heure et de la destination ;

Ceux qui n'ont pas les moyens sur les services classiques sont orientés vers des offres moins-disantes dites low-cost.

Les filiales s'affrontent pour gagner les offres de marché des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment les métropoles et les régions qui divisent les réseaux en lots, parfois sur un même trajet.

La sous-traitance de la maintenance ou de la vente des billets génère des dysfonctionnements.

Les dessertes dans les transports urbains collent de plus en plus aux rentabilités locales. Pourtant, une ligne de train ou une route ne s'arrête pas à la limite d'un département, d'une métropole, d'une région.

Comment gérer des réseaux correctement et à égalité avec autant d'acteurs disparates? Alors que certaines collectivités affichent la gratuité des transports, la vraie question est plutôt « qui finance ? ».

Le capital est déjà en train de répondre à cette question « grâce à la loi 3DS, les profits se feront sur le dos des salariés impactés par le dumping social et sur celui des clients payeurs ».

Les dénonciations d'accord sur les conventions collectives se multiplient localement et les garanties collectives sont attaquées.

En tout état de cause, la cohérence et la qualité de l'aménagement du territoire national ne peuvent se concevoir comme étant la somme d'intérêts économiques territoriaux sous le prisme de la mise en concurrence.



LES PROPOSITIONS REVENDICATIVES CGT/UIT

La maîtrise publique doit s'étendre aux lieux d'interface modale que sont les gares, les pôles d'échanges multimodaux pour les voyageurs mais aussi côté fret pour les ports et les plateformes rail-route. La multiplication des gestionnaires est contraire à l'harmonisation des fonctionnements et à la mutualisation économique. Chaque gestionnaire cherchant à être unitairement rentable, cela se termine par des recours à l'argent public sur les activités déficitaires ou des fermetures alors que d'autres génèrent des profits qui ne sont pas réinvestis dans le système.

Les dispositions de la LOM, comme celles de la loi 3DS, sont à combattre et à remettre en cause dans ce qu'elles portent d'atteinte à la continuité du réseau ferroviaire et du réseau routier national par la possibilité de transfert de gestion et/ou de propriété aux régions. Ces règles s'apparentent à un transfert de décisions de fermeture différé tant que la question du financement n'est pas assurée.

De ces décisions découlent aussi tous les aspects Sécurité qui ne peuvent être portés que nationalement et applicables et opposables à tous de la même manière. Le risque de balkanisation existe, avec les retraits du réseau ferré national par exemple et des systèmes d'exploitation qui pourraient être mis en œuvre à cette occasion. C'est un modèle emprunté à celui mis en œuvre pour le réseau routier.

Pour la CGT, il faut renforcer le pouvoir d'intervention des usagers, des salariés des transports, de la représentation nationale et des AOM, tout en maintenant la cohérence nationale des systèmes. Dans tous les systèmes concurrentiels, salariés et usagers sont perdants. Les premiers voient leurs conditions de travail se dégrader, leur rémunération et leurs droits ou acquis sociaux rabaissés : c'est le dumping social. Pour les seconds, la qualité et la quantité de l'offre s'atrophient, les tarifs augmentent, l'accès au transport est inégal selon le lieu de vie ou de travail (effets de la métropolisation).

Pour la CGT, l'État ne peut échapper à garantir un accès aux services publics de transport quel que soit le mode emprunté, et ceci sur l'ensemble du territoire national. Des financements adéquats doivent être consentis pour les infrastructures et les dotations de fonctionnement dédiées au transport doivent être placées sous contrôle de la démocratie sociale, au plus près des populations.

La réponse que nous devons apporter est celle de l'organisation des salariés, en lien avec les usagers des services publics, pour être porteurs de convergences revendicatives et de luttes pour s'opposer à ces logiques. L'UIT est un outil au service de cette ambition, notamment par la revendication d'un pôle public de transport public.

23 au 25
septembre 2021

12^e

UNE FEUILLE DE ROUTE AMBITIEUSE

La 12^e conférence a élu un nouveau secrétaire général et un nouveau bureau (voir page ci-contre).

L'Union interfédérale CGT des transports (UIT) est un organisme du Conseil confédéral national (CCN) créé en 1980 sous l'impulsion de Georges Séguy et Georges Lanoue, respectivement secrétaire général de la CGT et secrétaire général de la fédération des cheminots.

Au sein de la confédération, l'UIT est sollicitée sur tous les sujets relatifs au transport, qu'ils soient d'ordres législatif (loi des mobilités, 3DS) environnemental (loi climat, transition énergétique, COP) ou revendicatif (collectif confédéral industrie, services publics, etc.).

Elle participe également à l'élaboration de fiches repères revendicatives confédérales et à toutes initiatives de la CGT, dans le respect des orientations des 5 fédérations CGT constitutives de l'UIT, qui sont :

- La fédération des cheminots ;
- La fédération des transports ;
- La fédération de l'équipement et de l'environnement ;
- La fédération des syndicats maritimes ;
- La fédération des officiers de la marine marchande.

Un des principes du libéralisme est de mettre en compétition, en concurrence, en opposition toute la société... Les transports n'y échappent pas. En ce sens, l'UIT a pour rôle essentiel de veiller à ne pas opposer les modes de transports et les salariés entre eux. Pour ce faire, et parce que les fédérations constitutives de l'UIT ont des orientations qui leur sont propres, il s'agit de mettre en synergie leurs différents axes revendicatifs. Nos combats sont les mêmes : lutter contre la casse des conquies sociaux, améliorer nos conditions de travail, augmenter les salaires et conquérir de nouveaux droits anime tous les militants de la CGT.

Proposer une offre de transport multimodale, en complémentarité, dans une réponse aux besoins des salariés et des usagers, est un des piliers revendicatifs de notre UIT - CGT.

C'est donc pleinement un outil de convergence au service de notre CGT. Pour ce faire, il a été décidé de mettre l'accent sur le développement de nos structures en territoires.

Cette année a vu l'installation et la création des UIT Nouvelle-Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Île-de-France, portant à neuf le nombre de nos structures en région. Les comités régionaux Occitanie et Centre-Val de Loire ont d'ores et déjà signifié qu'ils leur emboîteront le pas au cours du prochain semestre 2023 et des discussions ont lieu en Hauts-de-France.

Les fédérations de l'UIT considèrent que l'ancrage des revendications en proximité est la meilleure approche pour traiter les enjeux de transports avec toutes les composantes de la CGT.

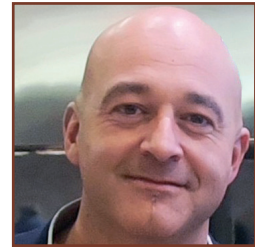
En outre, un travail étroit est engagé avec le pôle territoires confédéral pour faciliter les démarches revendicatives et aider nos structures dans le portage des projets de transports.

Pour mener l'activité revendicative, les membres du secrétariat et du bureau répondent aux sollicitations des camarades de nos structures CGT, se déplacent et aident à la coordination des travaux engagés localement.

L'aspect communication a une large part dans notre feuille de route : le développement et la mise à disposition de matériel syndical sont désormais réalisés, le Bulletin de liaison de l'UIT fait peau neuve et se veut davantage un outil au service de nos orientations. Il a totalement été remodelé en repensant les graphismes, thématiques, pagination pour qu'il soit davantage en adéquation avec les besoins de nos fédérations adhérentes, tout en servant les intérêts de toute la CGT.


Notre souhait était que cette nouvelle formule fasse de ce support un outil pour comprendre davantage les enjeux de transports.

Enfin, conformément aux décisions, le stage de formation transports a complètement été redimensionné, en phase avec l'actualité et se déroule désormais sur 5 jours.



Hervé GOMET
Secrétaire général de l'UIT

.....
“Un secrétariat de l'UIT opérationnel, qui se déploie en territoires.”

 **Vous pouvez d'ores et déjà vous inscrire pour la prochaine session. (Voir page20)**

CONFÉRENCE DE L'IUT



BUREAU ÉLU LORS DE LA 12^e CONFÉRENCE DE L'UIT

MEMBRES DE DROIT

Laurent Brun

Secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots

Emmanuel Chalard

Secrétaire général de la Fédération CGT des officiers de la Marine Marchande

Philippe Garcia

Secrétaire général de la Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT

Fabrice Michaud

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats des transports CGT

Pierrick Samson

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT

MEMBRES ÉLUS

Secrétaire général : **Hervé Gomet**

**Fédération nationale des travailleurs, cadres et
techniciens des chemins de fer Français
(Fédération des cheminots)**

Alexandre Boyer

Tony Fraquelli

Sébastien Gasc

Christine Mequignon

Xavier Portal

**Fédération nationale des syndicats des transports
(FNST-CGT)**

Jacky Albrand

Daniel Bertone

Ali Chaligui

Olivier Jacob

Patrick Rispal

**Fédération nationale de l'équipement
et de l'environnement CGT**

Philippe Debat

Emmanuel Jungmann

Isabelle Robert

Gaëtan Silene

Gauthier Sturtzer

Fédération des officiers de marine marchande CGT

Emmanuel Chalard

**Fédération nationale des syndicats maritimes
(FNSM-CGT)**

Pierrick Samson

Fabien Delacroix

Marc Sagot



FÉDÉRATION DES
OFFICIERS DE LA
MARINE
MARCHANDE



Fédération
Nationale des
Syndicats
Maritimes



Les camarades indiqués en rouge composent le Secrétariat de l'UIT

DOSSIER 2

LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS



Sébastien GASC
Secrétaire fédéral
de la Fédération CGT des cheminots,
membre du secrétariat de l'UIT

GRATUITÉ DES TRANSPORTS EST-CE BIEN RAISON- NABLE ?



CONTEXTE/POURQUOI LA GRATUITÉ ?

Si nous savons ce que sont les transports, il convient de s'interroger sur ce qu'est la gratuité.
En effet, que signifie ce concept dans une économie de marché, capitaliste et où il faut *a priori* rémunérer des actionnaires ?
L'économie de marché est fondée sur l'offre et la demande et sur l'observation des prix par les acheteurs potentiels et les offreurs concurrents.

Les prix des biens et services commerciaux sont fixés à un niveau qui doit, de manière générale, permettre aux entreprises de couvrir leurs différentes charges : personnel, production (énergie, achats, location et maintenance des machines et locaux), distribution, impôts et taxes, intérêts, dividendes...

La gratuité affichée pour le consommateur est donc toujours couverte par ailleurs, soit par la publicité (journaux gratuits, moteur de recherche internet...), soit par des marges qui couvrent le produit « gratuit » (« 1 acheté, 1 offert »).

Pour ce qui concerne les services publics, on considère que les services sont « non marchands » lorsqu'ils sont fournis gratuitement ou à des prix qui ne sont pas économiquement significatifs. Ces activités de services se rencontrent principalement dans les domaines de l'éducation, de la santé, de l'action sociale et de l'administration, quoiqu'ils ne soient pas tous gratuits et que le reste à charge de l'utilisateur ne cesse d'augmenter.

Les autres services publics sont marchands, notamment pour l'eau, l'énergie, la poste, les télécommunications, les transports publics... Ils font l'objet, le plus souvent, de délégations de services publics (DSP) au travers d'appels d'offres et de financements par les collectivités publiques.

Si la question des transports s'invite rarement dans le débat public national en dehors des réformes libérales, des vélos et des voitures électriques, la gratuité des transports fait régulièrement irruption lors des élections municipales.

Derrière ce qui peut apparaître comme une erreur ou un abus de langage, compte tenu de ce qui a été précité, se dessinent des mesures qui s'adressent principalement aux transports collectifs, et uniquement aux transports urbains à cette heure en France.

Selon l'observatoire du transport gratuit « *après Compiègne, Aubagne et Châteauroux, les agglomérations de Dunkerque, Niort, Calais, Douai, ont rejoint le club des villes du transport gratuit... Actuellement, 37 villes françaises pratiquent une forme de gratuité dite totale de leur réseau de transport en commun* ».

De fait, aujourd'hui, cette gratuité se limite donc à l'espace géographique urbain de quelques villes. Elle est donc loin d'être universelle. S'il devait y avoir gratuité des transports, il semblerait plus opportun que cela soit prescrit par la loi, de telle sorte que l'égalité de traitement, qui est un des piliers des services publics, s'applique à l'ensemble du territoire national. Enfin, et surtout, si le service public des transports devait rentrer dans le cercle très fermé des services publics non marchands, le préalable serait que les services soient fournis directement par l'État ou les collectivités, comme c'est le cas pour l'ensemble de ces services.



LES PROPOSITIONS RENDICATIVES CGT/UIT

Les transports urbains sont déjà largement subventionnés.

La contribution des usagers (recettes tarifaires) est passée de 31 % à 18 % de 2000 à 2015 dans les réseaux de 50 000 à 100 000 habitants en fourchette où se situent dans la grande majorité des villes concernées par la gratuité.

Les principales ressources des autorités organisatrices des mobilités (AOM) pour couvrir les dépenses d'exploitation sont le versement Mobilité assuré par les employeurs et la participation des collectivités publiques (communes, et éventuellement départements, régions, État, Union européenne).

La gratuité des transports revient donc à rajouter aux collectivités la part financée actuellement par les usagers.

Le modèle de gratuité qui existe aujourd'hui sur le transport urbain de quelques villes conduit invariablement à des problématiques qu'il faut souligner : budget en baisse des collectivités et dépense en hausse nécessitent de faire des choix !

Au mieux, c'est le *statu quo* qui revient à renoncer à tout éventuel développement de l'offre, car les investissements dans le secteur des transports sont des investissements lourds.

Au pire, c'est la remise en cause d'une partie de l'offre de transport (suppression de dessertes) et des conditions sociales des agents : c'est ce qui s'est passé à Douai !

En effet, les leviers sont limités pour absorber le coût de la gratuité (baisse de la masse salariale, réduction de l'offre, baisse de la qualité et/ou de la sécurité) dans un secteur où les gains de productivité ont déjà été poussés à leur paroxysme et où les coûts induits par le matériel, l'entretien, l'énergie... sont difficilement compressibles, même avec l'apport technologique.

Il faut également souligner que le Plan de mobilité employeur (PDM) est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2020 pour les entreprises de plus de 50 salariés, situées sur le périmètre d'un Plan de déplacements urbains (PDU). Une partie des transports urbains pourrait donc être prise en charge par les employeurs selon la loi et se substituer à l'utilisation des véhicules particuliers, notamment pour les salariés en horaires décalés. Aujourd'hui, la loi n'est pas mise en œuvre par les entreprises !

Ne faudrait-il pas, dès lors, poser la question du financement sous la double contrainte de qui finance les investissements qui seront nécessaires pour développer l'offre, et qui finance la réduction du reste à charge des usagers ?

Il faut regarder également précisément ce que représente la part Transport dans les revenus des ménages.

Selon l'Insee, si les ménages ont dépensé 14 % de leur revenu disponible pour les transports en 2017, cela concerne principalement les dépenses pour la voiture, puisque les transports individuels génèrent en moyenne 81 % de la dépense de transports des ménages.

La plus-value de la gratuité des transports urbains semble, sous cet angle, modeste pour les ménages. De plus, l'offre de transport collectif ne semble pas suffisante pour réduire significativement la part consacrée au véhicule particulier.

Dès lors, pour abaisser la dépense de transports des ménages et développer les transports collectifs, ne serait-il pas plus pertinent de distinguer le type de transport concerné (trajets domicile/travail, trajets autres), les ressources des ménages, et de trouver les recettes adéquates plutôt que d'envisager la gratuité sur un espace géographique urbain limité ?

Pour la CGT, il faut rétablir et renforcer le droit aux transports qui a été supprimé par la loi d'orientation des mobilités (LOM) afin de répondre aux besoins des usagers en développant les transports publics avec des principes clairs : « égalité, solidarité, qualité, accessibilité, sécurité, ponctualité ».

Le transport domicile/travail des salariés se heurte à la flexibilité des horaires et à l'insuffisance de services publics, voire à leur absence.

Il faut en finir avec l'ouverture à la concurrence des transports publics qui ne fait qu'opposer les modes de transports au détriment de la réponse aux besoins et des conditions sociales des salariés. La CGT propose la mise en place d'un pôle public des transports publics.

Depuis janvier 2009, l'indemnisation des transports publics des salariés entre le domicile et le lieu de travail est obligatoire pour tous les employeurs. Les salariés concernés sont remboursés de 50 % de leurs frais d'abonnement aux transports collectifs et de vélo urbain. La CGT revendique la prise en charge à 100 % par l'employeur du trajet domicile/travail pour les salariés concernés.

Pour les autres trajets dans les transports collectifs (recherche d'emploi, scolaires et étudiants, vacances, loisirs, culture...), il faut, pour la CGT, renforcer et élargir la tarification sociale sur la base des revenus imposables des ménages, en partant d'une prise en charge à 100 % pour les plus modestes.

La CGT considère que ce principe est plus égalitaire, car, en l'espèce, la gratuité n'est pas l'égalité.

Enfin, la CGT revendique le retour à la TVA à 5,5 % pour les transports collectifs (au lieu de 10 %).



Des “Assises de la mer”, POUR QUOI FAIRE ?

Les Assises de l'économie de la mer se sont déroulées à Lille cette année dans un contexte particulier où le dumping social et les règles du « marché » ont été poussés à l'extrême. La compagnie P&O a licencié 800 salariés britanniques en quelques minutes au printemps dernier grâce au passage de ses navires sous pavillon de complaisance chypriote.

Sur le transmanche, deux compagnies étrangères (P&O et Irish Ferries) menacent gravement l'activité de DFDS France (ex Sea France) et Brittany Ferries sous pavillon français 1^{er} registre avec 13 navires et près de 3 000 emplois directs.

Sur la desserte de service public de continuité territoriale de la Corse et sur les lignes régulières à passagers entre la France et les pays du Maghreb, deux opérateurs italo-suisse sous pavillon italien international, Corsica ferries et GNV (Grandi Navi Veloci) menacent les armements Corsica Línea et la Méridionale qui représentent encore près de 2 000 emplois directs.

Sur les champs d'éoliennes en mer, plus de 26 navires de servitude aux éoliennes sous pavillon international, sans aucun contrat d'engagement maritime de droit français à bord, opèrent dans nos eaux territoriales et sur un secteur stratégique, celui de l'énergie.

Sans dispositions prises pour mettre fin à la concurrence entre armateurs, plus de 10 000 emplois directs, sans compter ceux induits, sont menacés.

Cela représente environ 85 % des marins français.



Emmanuel CHALLARD
Secrétaire général de la
Fédération des officiers de
la marine marchande CGT,
membre du secrétariat de l'UIT



Frédéric ALPOZZO
Secrétaire général du
syndicat CGT des marins
de Marseille

Contenu des Assises de l'économie de la mer, feuille de route et propositions CGT

A l'agenda des assises, ministre, administration et acteurs du monde maritime étaient invités à faire le point sur les enjeux et les objectifs autour de plusieurs thèmes économiques, technologiques et environnementaux.

C'est pourtant l'agenda social qui viendra percuter l'ensemble des tables rondes. Pour la première fois, l'emploi et les marins se sont invités dans un contexte de déréglementation effrénée.

Des secteurs historiquement exclus du Registre international français (RIF) sont aujourd'hui remis en cause :

1. **Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par décret, des lignes régulières internationales ;**
2. **Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;**
3. **Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;**
4. **Les navires de pêche professionnelle.**

L'autorisation des pavillons internationaux au cabotage national et dans nos eaux territoriales qui utilisent des sociétés de « Manning » (entreprise d'intérim, fournissant de la main-d'œuvre) pour l'emploi des marins, provoque un dumping social alors que ces pratiques sont interdites sous pavillon français 1^{er} registre.

La Méditerranée le vit depuis son entrée en vigueur en 1999. Les armateurs sont autorisés, au nom de la libre concurrence, tous types de pavillons, sans lien du navire et de l'établissement de l'armateur avec l'État du pavillon ou les États du port où se déroulent les services maritimes.

Ce principe contrevient aux articles 91 et 94 du droit de la mer de l'ONU. Il doit exister un lien substantiel entre le navire et l'État du pavillon.

Malgré cette situation, le projet de loi du Gouvernement relatif à l'accélération des énergies renouvelables autorise tout type de pavillon pour la construction et l'installation, les services et l'entretien des éoliennes en mer, le long de nos côtes pour des activités régulières en zone économique exclusive et dans nos eaux territoriales.

Les fédérations des marins et officiers CGT exigent que l'État légifère pour imposer des conditions d'accès

conformes au droit social et fiscal de la République française, afin d'exercer des services maritimes réguliers dans les eaux territoriales françaises.

Dans un premier temps, avec les syndicats anglais, nous exigeons que le principe de réciprocité qui prévalait avant la Covid soit réintroduit sur la Manche : établissement en Angleterre, pavillon et contrat de travail anglais d'un côté, établissement en France, pavillon et contrat de travail français de l'autre.

Pour la desserte du service public de continuité territoriale au cabotage national entre la Corse et le continent, nous disposons du règlement n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Les États membres peuvent appliquer ce règlement au transport public de voyageurs par voie navigable sans préjudice du règlement n° 3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), par voie maritime nationale.

Il dispose que « *en vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, notamment pour :*

- **Les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite ou la protection de l'environnement.**
- **La sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni.**

Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service. »

Le décret n° 2017-850 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique est prévu pour assurer la souveraineté d'approvisionnement et faire face aux périodes de crise.

Nous demandons que le décret d'application voie enfin le jour et définisse la flotte stratégique sous pavillon français 1^{er} registre.



LES PROPOSITIONS CGT/UIT

En l'absence d'une législation commune de l'Union, il appartient à l'État, en vertu de sa compétence nationale partagée avec l'Union et de la convention de l'ONU sur le droit de la mer, d'imposer les règles d'accès à son marché intérieur dans un cadre de développement durable.

Établir des règles d'entrée sur un secteur domestique aussi stratégique à tout opérateur communautaire suivant le principe de réciprocité et la notion d'établissement pour exercer une activité professionnelle régulière en République française, est conforme au droit de l'Union européenne.

Nous demandons enfin que la flotte d'action de l'État en mer soit reconsidérée du fait de l'augmentation du trafic dans la zone économique exclusive (ZEE).

Pour conclure, si les secteurs exclus des activités concurrentielles internationales sont définis, nous souhaitons que le Registre international français soit amélioré par la mise en place d'un accord de branche avec un minimum d'emploi de marins français embarqués.



Natacha MALET
Animatrice de l'UIT PACA

UN COLLECTIF AMBITIEUX EN RÉGION PACA

.....

“Une UIT PACA au service des UD, des syndicats, des UL, des fédérations, pour contrer les velléités libérales et la mise en concurrence entre les modes de transport et les salariés.”

La création d'un collectif UIT sur la région PACA a officiellement été lancée en juin dernier. Celui-ci doit nous permettre de mieux appréhender les enjeux du transport, en gagnant une organisation au service de l'intérêt général, et de mener une activité avec nos UD et animateurs fédéraux pour peser sur les politiques de transport conduites à l'échelon régional.

Lors de cette réunion d'installation, l'ensemble des camarades présents a pu constater que la stratégie du capital engendrait des attaques permanentes et similaires envers les travailleurs et la destruction des conquêtes sociales.

Les dommages collatéraux sont sans appel sur les usagers et les services publics. Nous devons apporter une réponse solide et ambitieuse en termes d'aménagement du territoire correspondant aux enjeux tant socio-économiques qu'environnementaux.

L'UIT en région PACA va nous le permettre !

Nous avons l'ambition d'aborder toutes ces questions liées aux transports de marchandises et de voyageurs (maritimes, aériens, routiers, et ferroviaires).

Rien n'est à opposer, tout est à mettre en œuvre en termes de coopération et de complémentarité, en privilégiant les besoins des populations, du territoire régional, et en permettant aux travailleurs de ces secteurs de bénéficier de garanties collectives de haut niveau.

Grâce à la participation des camarades issus des différentes UD et fédérations qui constituent notre UIT, nous avons pu mesurer la pluralité des activités de notre territoire, liées tant aux bassins industriels, qu'aux activités relevant du tourisme, ou encore aux besoins de déplacements des habitants de la région.

Concernant le financement du transport, le constat est clair, il ne permet pas de développer les infrastructures nécessaires, tant pour le transport de marchandises que de voyageurs, avec l'absence de réflexion constructive pour la gestion de la logistique des derniers kilomètres.

En même temps que le ferroviaire, les transports urbains et interurbains vivent les mêmes logiques libérales.

Nous voyons bien que la seule finalité n'est pas d'établir une offre qui réponde aux besoins de déplacement, mais de rechercher sans cesse à abaisser les conventions collectives pour abaisser les coûts des entreprises sur le dos des salariés.

Face à ces politiques libérales, antisociales, la création d'une UIT en PACA prend donc tout son sens d'un point de vue revendicatif. Elle devra nous permettre de porter plus efficacement des propositions convergentes, en nous appuyant sur les contenus des projets existants dans les UD et syndicats, en faire émerger là où des potentiels existent et ainsi permettre la construction d'un projet CGT d'aménagement du territoire.

Une feuille de route ambitieuse nous attend, mais les forces syndicales en PACA nous permettront d'être à la hauteur des enjeux et porter la nécessité d'avoir un pôle public de transport, avec un financement sous maîtrise publique pour assurer la cohésion des territoires et nous sortir des logiques de marchandisations existantes.

la
cgt



L'ÎLE-DE-FRANCE A SON UIT EN **TERRITOIRE**



“L’UIT IDE, en accord avec l’union régionale CGT (URIF), a été créée en septembre dernier, conformément aux orientations décidées collectivement lors de la dernière conférence nationale de l’UIT. Celles-ci consistent notamment à répondre aux besoins de s’implanter dans chaque région de France pour ancrer en proximité nos revendications.”



Patrick RISPAL
Animateur de l'UIT
Île-de-France



“Le transport constitue un enjeu majeur en IDF, notamment au regard de l’activité économique de cette région.”

L'UIT, par sa configuration au sein de L'URIF, va participer à la convergence de toute la CGT dans le transport de voyageurs et de marchandises, mais aussi à l'élaboration de nos revendications par la construction d'un cahier revendicatif avec, en perspective, l'organisation de grandes journées d'actions et d'interpellations des premiers responsables politiques de l'Île-de-France.

Une première réunion s'est tenue le 14 septembre 2022. Celle-ci a permis d'aborder l'ensemble des questions relatives aux transports de voyageurs et de marchandises, d'évaluer les impacts des politiques de mobilités mises en œuvre par l'État et les collectivités sur les salariés de ces secteurs ainsi que sur les usagers.

Les problématiques d'aménagement du territoire francilien, d'accès à l'emploi, à la santé, à la culture et à l'éducation ont également été pointées comme axes de travail.

Nous constatons la mise en place d'importants entrepôts logistiques, se trouvant de plus en plus éloignés des métropoles, nécessitant de travailler sur les conditions de l'acheminement des marchandises, notamment sur celles du dernier kilomètre. L'étalement urbain fait peser de lourdes conséquences sur les déplacements domicile/travail, l'accessibilité, la tarification ; l'offre de transport répond de moins en moins aux besoins de déplacement de la population.

Le dimensionnement de l'offre, le renouvellement et la création de nouvelles infrastructures revêtent un caractère indispensable pour notre région, tant la saturation et la congestion routière sont perceptibles.

La mise en concurrence des transports publics de voyageurs provoque et provoquera des dégradations importantes en termes de conditions de travail pour les salariés du transport. Par ricochet, les conditions de transports pour les usagers s'en trouveront davantage dégradées.

Pour contrer les velléités libérales, il est essentiel de renforcer la CGT partout où elle existe et de l'implanter dans les entreprises ou secteurs d'activité où elle est absente.

C'est en ce sens que nous ferons un état des lieux de nos forces organisées, dans l'optique d'élaborer un grand plan de renforcement syndical.

L'UIT IDF travaillera en lien étroit avec les UD, les UL, le comité régional et les fédérations, car beaucoup de syndiqués dans l'activité du transport sont isolés, en particulier en Seine-et-Marne.

La communication envers les usagers reste un axe important dans notre campagne d'information, car salariés et usagers ont des intérêts communs. C'est en ce sens qu'un travail particulier avec Indecosa-CGT et la Convergence nationale rail (CNR) sera mené et renforcé.

Avec les usagers, nous porterons des revendications sur le maintien et le développement d'un service public de qualité, pour ne pas laisser croire que la solution sera celle de la privatisation et de la concurrence des transports.

En conclusion de cette première réunion, nous avons décidé collectivement de :

- **Construire un cahier revendicatif Transport en Île-de-France qui permettra de créer de la convergence dans la CGT et de dynamiser l'activité syndicale locale.**
- **D'aller à la rencontre des salariés et agents des différents réseaux et secteurs de transports pour nous permettre de renforcer et/ou d'implanter la CGT dans tous les secteurs.**
- **De porter la voix de la CGT auprès des politiques et d'organiser des journées d'études thématiques pour élever le rapport de force indispensable à la satisfaction de nos revendications.**



NOUVELLE AQUITAINE L'UIT EN TERRITOIRE UNE ÉVIDENCE

Une métropole et un littoral très attractifs, des départements sur les contreforts du Massif Central avec une faible densité de population, des villes éloignées du centre névralgique de la région et un réseau de villes petites ou moyennes sont au cœur des besoins de déplacement des citoyens et des marchandises.

C'est dans ce contexte que l'UIT en Nouvelle-Aquitaine a été installée cette année. Les premières actions sont de faire connaître cet outil régional dans les structures de la CGT.

Pour cela, la participation du référent UIT aux réunions du comité régional est une aide précieuse avec plusieurs pistes de travail d'ores et déjà ciblées avec les professions, les syndicats et les structures CGT en territoires.

Les défis de la logistique sont ainsi ressortis, avec un projet de base logistique de La Poste et de ses filiales sur l'agglomération de Bordeaux. Il est envisagé de travailler à une solution logistique globale et multimodale autour de la métropole, en commençant par la base de La Poste et en élargissant sur les opportunités ferroviaires et maritimes.

Il en est de même sur le bassin de Brive (19) où l'agglomération souhaite artificialiser des dizaines d'hectares de terres agricoles pour implanter une nouvelle zone logistique dans un lieu où seuls les camions peuvent accéder.

L'Union départementale de la Charente a aussi travaillé sur un projet de transport des produits de Cognac par train.

Il est à noter que le transport par voie ferroviaire est appelé de leurs vœux par les grandes entreprises productrices de Cognac qui souhaitent améliorer leur bilan environnemental.

Enfin, la spécificité du territoire en fait un terrain de choix pour travailler les multimodalités.



La sphère métropolitaine avec des lignes tant dédiées au domicile/travail qu'aux loisirs et vacances, comme la ligne Libourne - Arcachon, doit résoudre des défis de multimodalité, notamment avec les mobilités actives. Un premier pas a été franchi avec le secteur fédéral des cheminots de Bordeaux qui a mené un réel travail sur l'amélioration du projet de RER métropolitain.

C'est aussi dans les unions départementales et les syndicats locaux que doivent être traités les sujets d'aménagement du territoire, ceci avec l'UIT pour la partie transport. La participation aux conseils de développement pour porter les revendications CGT est aussi un axe d'action revendicative en investissant les lieux de décisions.

La prise en compte des sujets Transports, pourtant au cœur de la vie de tous les jours et reconnus maintenant comme centraux pour le développement humain durable, n'est pas chose aisée.

C'est bien en s'appuyant sur toutes les composantes de la CGT, syndicats, UL/UD et professions que nous ferons entendre nos revendications.

C'est grâce à ce travail que la vie de nos citoyens pourra être moins impactée par les mobilités contraintes mais, aussi, que les revendications des salariés du transport, en coopération, pourront être gagnées au travers d'un cahier revendicatif Transports à l'échelle de notre région.



Hervé PINEAUD
Animateur de l'UIT
Nouvelle-Aquitaine

.....

“L'étendue et la diversité géographique de la région Nouvelle-Aquitaine accentuent les problématiques liées aux transports.”

POINTS D'ANCRAGE DE L'ACTIVITÉ REVENDICATIVE

.....
“S’il y a bien un outil dans lequel la structuration syndicale au plus près des enjeux et des besoins ne provoque aucun débat, c’est celui de l’UIT.”

Dès 2011, le comité régional CGT des Pays de la Loire se dote d’une UIT en territoire. Plusieurs suivront, démontrant, s’il le fallait encore, l’importance de décliner notre outil en proximité.

Lors de notre dernière conférence, en novembre 2021, nous comptons 6 UIT régionales : Pays de la Loire, Bretagne, Normandie, Bourgogne-Franche-Comté, AURA (Auvergne Rhône-Alpes) et Grand Est.

Cette année, le secrétariat de l’UIT, le bureau avec les fédérations constitutives et les structures CGT, ont mis en place 3 nouvelles structures UIT en territoires : Île-de-France, PACA et Nouvelle-Aquitaine. Le travail se poursuit et les créations de notre outil décentralisé avec l’Occitanie et la région Centre-Val de Loire devraient intervenir au cours du premier semestre 2023.

Enfin, la création prochaine du comité régional CGT Hauts-de-France nous permettra de finaliser des discussions en vue de mettre en place l’UIT au service des syndicats et professions de cette région.

La mise en œuvre de nos décisions collectives renforce notre union interfédérale des transports ; les 150 camarades, membres des commissions exécutives fédérales de l’UIT, ont fait de la constitution de structures en territoires, une priorité dans la feuille de route.

Un collectif d’animation en proximité nous permet d’aborder les enjeux et besoins de transports, de faire converger nos orientations pour permettre d’élever le rapport de force afin d’obtenir la satisfaction de nos revendications.

LES UIT EN TERRITOIRES



VOS CONTACTS DANS LES UIT EN TERRITOIRES

4

UIT Normandie
 Jean-Jacques Morel
 jjmorel14@gmail.com

3

UIT Grand Est
 Olivier Mougeot
 omougeot@cgt.fr

9

UIT Nouvelle-Aquitaine
 Hervé Pineau
 lespineaud@gmail.com

5

UIT Bretagne
 Jean-Luc Peltier
 peltierjeanluc@orange.fr

6

UIT Pays de la Loire
 Stéphane Godard
 stefane.naoned@gmail.com

10

UIT AURA
 Jacky Albrand
 j.albrand@transports.cgt.fr

2

UIT IDF
 Patrick Rispal
 p.rispal95@gmail.com

8

UIT Bourgogne-Franche-Comté
 Guy Zima
 ceser@secteurcgt.dijon.fr

12

UIT PACA
 Natacha Malet
 natacha.malet.cgt@gmail.com

1 7 11 EN COURS DE CRÉATION

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) NOUVEL OUTIL DE DISCRIMINATIONS SOCIALES

.....

“À partir du 1^{er} janvier 2025, près de 10 millions de voitures seront interdites de circulation du fait de l’instauration de zones à faibles émissions (ZFE) dans les 45 plus grandes agglomérations françaises. Sont concernés les véhicules classés Crit’Air 3, soit les voitures mises en circulation avant 2005 pour les moteurs essence et 2010 pour les moteurs diesel.”

Cette mesure répond aux impératifs d’amélioration de la qualité de l’air et de réduction des émissions de particules fines qui entraînent chaque année plus de 40 000 décès prématurés. Mais cette interdiction des vieilles voitures va pénaliser les classes populaires qui n’ont pas les moyens d’acheter une voiture plus récente. Les habitants des périphéries, « *premiers de corvée* » vivant en dehors des agglomérations où ils travaillent en raison du coût du logement, sont le plus souvent exclus des aides gérées par les collectivités, puisqu’ils n’y résident pas...

À notre sens, la ZFE est, en l’état, un outil de discrimination sociale qui va permettre à ceux qui ont les moyens financiers de s’acheter un véhicule dit « *propre* » de pénétrer dans les zones ciblées. Nous touchons à l’écologie punitive qui ne prend pas en compte véritablement la réalité sociale de ceux qui ont besoin de leur véhicule personnel pour circuler, car les autres moyens de transport mis à leur disposition, en particulier les moyens de transport collectif, ne répondent pas suffisamment à leurs besoins.

Comble de l’ironie, cette mesure favorise une classe sociale aisée qui, elle, pourra continuer à circuler dans la ZFE tout en bénéficiant d’une nouvelle fluidité de circulation en ayant écarté majoritairement les autres citoyens, moins aisés financièrement.

La mise en place des ZFE aurait dû être anticipée par le biais d’une étude d’impact socio-économique et des habitudes de déplacements des citoyens de l’aire d’activité de la zone concernée. Puis, à partir de cette étude, d’envisager les moyens nécessaires, notamment le développement du service public de transport de voyageurs, pour garantir le droit au transport et la liberté de circulation.



Ainsi, cela doit nécessairement, avant toute mise en place d’une ZFE, passer par un renforcement de l’offre de transport, principalement périphérique, pour que chaque citoyen puisse se déplacer de son lieu d’habitation jusqu’à sa destination dans la ZFE sans être obligé d’utiliser son véhicule personnel, tout en garantissant que cela ne se traduise pas par un allongement de son temps de parcours.

Très souvent, les collectivités et leur AOM (Autorité organisatrice de la mobilité) se contentent de renforcer les lignes fortes de transport collectif pénétrantes dans les ZFE au détriment des lignes périphériques. Cette situation favorise l’utilisation des véhicules personnels pour se rapprocher des lignes fortes pénétrantes dans les ZFE au détriment de l’utilisation des transports collectifs sur l’ensemble du parcours.

Nous touchons là aux limites des politiques de transport au regard des capacités financières des collectivités. Car si le législateur au niveau national a doté les collectivités de plusieurs outils avec de fortes obligations, il en a oublié la partie financement (lois NOTRe et Maptam, LOM, transition énergétique).



Jacky ALBRAND
Fédération des transports
CGT, animateur de l'UIT
AURA



Les conséquences sont alors supportées par des choix politiques favorisant la marchandisation du service public au détriment de l'intérêt général et des conséquences sociales pour les agents en charge de sa mise en œuvre.

Cela se concrétise par la mise en place d'appels d'offres et de délégations de service public (DSP) par les AOM, qui se traduisent inéluctablement par des réponses des opérateurs de transports au moins-disant social. L'absence d'obligation visant à intégrer un volet social dans les conventions liant les opérateurs aux collectivités favorise des décisions politiques orientées essentiellement par l'aspect financier.

Il est également à noter que les collectivités et les opérateurs se trouvent en difficulté pour assurer de façon optimale le service public de transport face au manque de

personnel et aux difficultés de recrutement. C'est en lien avec le modèle économique favorisant le moins-disant social qui entraîne une désaffection des métiers de la conduite, ce qui va rajouter aux difficultés de renforcer le service public de transport de voyageurs pour apporter des réponses à la mise en place des ZFE.

En outre, les impacts sur le personnel en charge de la mise en œuvre du service public de transport de voyageurs seront conséquents. De nombreux lieux de travail se trouvent dans le périmètre des ZFE. Les salariés n'ont pas d'autres choix que de prendre leur véhicule personnel pour se rendre sur leur lieu de travail, car ce sont ces mêmes salariés qui vont mettre en œuvre les transports collectifs...

Or, au regard des problèmes de rémunération, des salariés vont se trouver avec des véhicules personnels qui ne pourront plus pénétrer dans la ZFE et se rendre sur leur lieu de travail, sans être en capacité financière de changer de véhicule.

Autre impact sur les salariés, comme d'habitude, la décision politique est mise en œuvre sans anticiper les conséquences sur les conditions de travail des personnels concernés. La mise en place des ZFE s'accompagne également d'une diminution de la vitesse maximum, qui est abaissée à 30 km/h, sans que ne soient revus les temps de parcours des lignes de transport routier, avec les conséquences induites sur les conditions de travail et les tensions qui peuvent naître avec les usagers des transports.

L'utilisation des moyennes des vitesses commerciales pour justifier la limitation de cet impact ne suffit pas à justifier le manque d'anticipation sur ce sujet. Le risque est de se retrouver avec des lignes ne pouvant plus respecter les temps de parcours et la perte d'efficacité sur le service public (retards, tension avec les usagers...).

En tout état de cause, la ZFE ne saurait être mise en place sans que le réseau de transports collectifs ne soit en capacité « d'absorber le choc », que ce soit en volume de voyages/jour, d'amplitude horaire, de trajet (territoires desservis, lien d'une périphérie à l'autre).



LES PROPOSITIONS CGT/UIT



C'est pourquoi nous demandons « d'assujettir » l'avancement de la ZFE au développement réel de l'offre de transport. Concrètement, cela veut dire que le passage de l'interdiction d'un niveau de Crit'Air à celui d'en dessous devra être conditionné à la capacité du réseau à répondre au besoin de déplacement des populations.

Stage Transports (UIT)



Dates : du 12 au 16 juin 2023

Les besoins de déplacements des populations et les activités économiques doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et institutionnelles. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation doivent viser une réponse aux besoins, et non un marché du transport. De nouvelles exigences de l'opinion publique s'expriment depuis plusieurs années à l'égard des questions d'environnement, d'aménagement, de développement durable et des enjeux énergétiques. La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre, dont celles des transports.

À QUI S'ADRESSE CE STAGE ?

Ce stage s'adresse à des dirigeant-es :

- En charge de l'activité Transports dans une organisation territoriale (UD ou CR) ;
- Membres des directions fédérales constitutives de l'UIT ;
- Dirigeant-es confédéraux-ales travaillant sur ces questions.

CONTENU DU STAGE

- Objectifs et enjeux du transport de marchandises, de voyageurs et de la logistique ;
- État des lieux dans le secteur du transport (salarial) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT) ;
- Politiques publiques des transports et leurs financements ;
- Les lieux de décisions des orientations et d'interventions en matière de transport ;
- Externalisation des enjeux à la population ;
- Concepts revendicatifs Transports de la CGT et leurs appropriations.

OBJECTIFS DU STAGE

Acquérir les connaissances nécessaires à la conduite du mandat en associant les transports à la construction de la démarche revendicative CGT.

Développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté. À partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de force, être en capacité de peser efficacement sur celle-ci.

Les stagiaires seront en capacité d'expliquer et de mettre en œuvre la démarche de la CGT en faveur d'un système de transport conforme à nos orientations et nos revendications CGT.

FICHE COMPLÈTE DU STAGE TRANSPORTS 2023 SUR www.cgt.fr (formation syndicale)

STAGE TRANSPORTS (UIT) DU 12 AU 16 JUIN 2023

Nom : Prénom : H F Âge :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Tél : Mail :

Candidature présentée par : Confédération Union Départementale Fédération Union Locale ou Comité Régional

Entreprise : Secteur public Nationalisé Privé

Fédération CGT : UD :

Responsabilités syndicales : Dirigeant fédéral Dirigeant confédéral Animateur du collectif UIT Autre :

Responsabilités électives / mandats : Élu CSSCT Administrateur Élu CSE Élu Comité de Groupe Membre de CESER

Formations syndicales (expériences militantes dans le domaine) :

Fiche à retourner à :

▪ Espace Revendicatif – 263 rue de Paris – 93515 Montreuil Cedex @ territoires@cgt.fr ☎ 01.55.82.81.56

▪ UIT CGT – Case 571 – 263 rue de Paris – 93515 Montreuil Cedex @ uit@cgt.fr ☎ 01.55.82.80.47