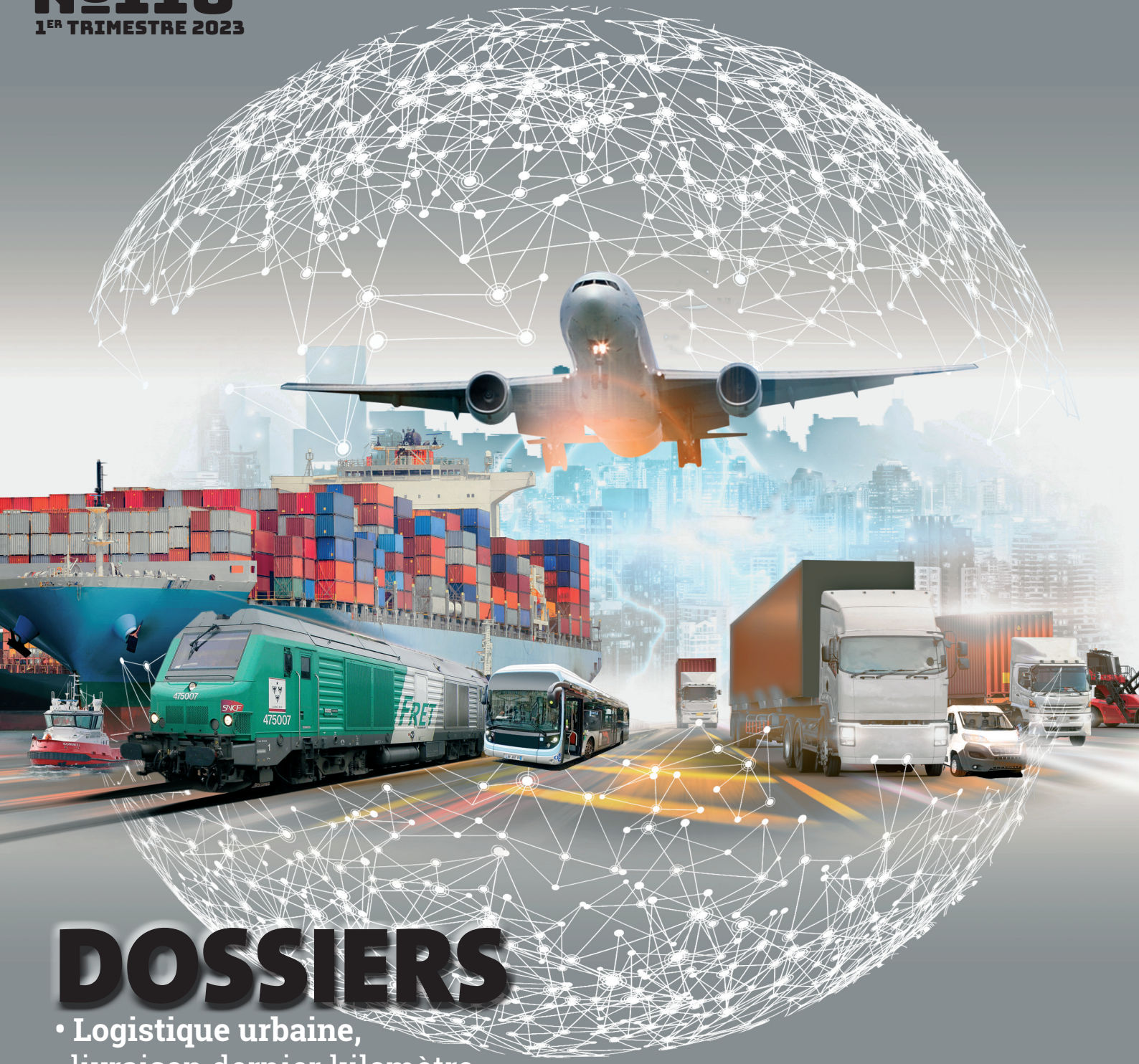
la cgt
UIT
Union Interfédérale des Transports

LIAISON

N°110
1ER TRIMESTRE 2023

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS



DOSSIERS

- **Logistique urbaine,** livraison dernier kilomètre
- **Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)**

EN TERRITOIRES

Bourgogne Franche-Comté, Grand-Est, tous les contacts en région

3

DOSSIER LOGISTIQUE URBAINE

8

DOSSIER Un tacle au gouvernement et à la loi LOM

10

La lutte contre le dumping social au Transmanche

SOMMAIRE

3 **DOSSIER 1 :** Logistique urbaine, livraison dernier kilomètre

6 **8E CONFÉRENCE DE L'UNION SYNDICALE CGT DE LA RATP** L'Union, pour agir...

8 **DOSSIER 2 :** Rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI)

10 **La lutte contre le dumping** social au Transmanche

12 **TERRITOIRES :** En région Bourgogne Franche-Comté

14 **TERRITOIRES :** Au Grand Est Nouveau départ

16 **TERRITOIRES :** Au Grand Est Secteur logistique et TRM

17 **TERRITOIRES :** Tous les contacts en région

18 **EN PLUS :** **Vers une réécriture néolibérale**, des obligations de service public

LIAISON, bulletin de l'Union Interfédérale des Transports CGT. - N° 110
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

LOGISTIQUE URBAINE, LIVRAISON DERNIER KILOMÈTRE

HLU
QUAND ÇA DESTOCKE LES EMPLOIS ET LES SALAIRES…

Ludovic RIOUX
Fédération CGT des transports

Khalid EZZARHOUNI
Fédération CGT des transports, secrétaire fédéral

Les grandes métropoles assurent une double fonction logistique, centralisant à la fois les flux à longue portée, dans leurs banlieues et environs, et organisant la desserte locale des marchandises.

Le stockage des marchandises a cependant évolué avec l'augmentation du coût du foncier, ce qui pousse les commerces à supprimer les stocks et à se faire livrer en continu : les capacités de stockage doivent être limitées, quitte à se faire acheminer plus régulièrement. C'est aussi une conséquence de la spéculation immobilière et de l'embourgeoisement des centres-villes.

Dans cette continuité, la mise en place des zones à faibles émissions* dans les centres-villes conditionne le verdissement en cours des flottes assurant l'acheminement des marchandises. En Île-de-France, le transport de marchandises représente 10 à 20 % du trafic, 33 % des émissions d'oxydes d'azote, et 50 % des particules liées à la circulation urbaine.

Ces facteurs compliquent donc l'entreposage comme la livraison de ces mêmes marchandises, alors même que les flux sont toujours plus importants, sous l'effet de l'augmentation des densités urbaines, mais également d'une certaine forme de consommation parmi lesquelles on compte la livraison à domicile. L'illusion de la gratuité de la livraison vient alors pousser vers le bas les conditions sociales des salariés.

La logistique urbaine subit donc cette contradiction car, bien qu'essentielle à la vie de la cité et en plein développement, des obstacles institutionnels, politiques et économiques, complexifient l'acheminement des marchandises sur le dernier kilomètre, ce qui n'est pas sans conséquence sur les conditions de travail et le salaire des salariés.

L'ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES

Afin d'assurer l'entreposage des marchandises, des hôtels de logistique urbaine (HLU) sont créés. Différentes formes de propriétés existent. À Lyon par exemple, le HLU en construction est issu d'un partenariat public-privé réunissant, entre autres, La Poste, sa filiale immobilière ou la Caisse des dépôts.

L'objectif est que cet HLU, une fois construit, soit alloti entre différentes entreprises privées et utilisé par des filiales de groupes publics, comme Urby, filiale de La Poste, friande de salariat précaire et sous-payé. Le partenariat public permet donc de financer un nivellement par le bas des conditions d'embauche, tout en favorisant des filiales de droit privé.

* : https://analyses-propositions.cgt.fr/les-zones-faible-emission-mobilites-zfe-m

Suite page 4

L'argent public aboutit alors à des pratiques discutables tant en termes de statut et de conditions de travail que d'égalité d'accès au service.
La plupart des espaces de logistique réunissent cependant moins de moyens. C'est le cas des espaces de logistique urbaine (ELU) qui sont parfois situés dans des locaux n'ayant pas vocation à entreposer des marchandises dans un premier temps. C'est par exemple le cas des dépôts RATP, dont un certain nombre de dépôts parisiens sont utilisés pour stocker des colis déchargés dans la matinée, après le départ des premiers bus. Les livreurs, qui travaillent alors en triporteur et en vélo cargo, interviennent pour acheminer les commandes à domicile (Amazon, AliExpress) avec toutes les conséquences que cela implique en termes de sécurité des travailleurs. Les locaux de l'entreprise publique sont alors utilisés pour faire des économies, tandis que les salariés des fonctions support sont parfois contraints de travailler à proximité, dans un café ou un restaurant, sur leur téléphone ou ordinateur personnel, aux horaires où le dépôt n'est plus ouvert.

La métropole de Lyon, en partenariat avec LPA (Lyon Parc Auto), a également décidé de créer un ELU dans un parking du centre-ville, le discours public portant que la mise en commun des locaux permettrait de faciliter le verdissement des livraisons à domicile sur le dernier kilomètre. En réalité, l'un des prestataires favorisés par la métropole, Swoopin, a profité de ce système à bas coût pour monter une chaîne de sous-traitance, allant des cadres dirigeants aux livreurs autoentrepreneurs, en passant par d'autres prestataires et des étudiants stagiaires en école de commerce.

Dans un autre style, à deux pas de la Gare de Lyon, ce sont des entrepôts Geodis, ex-Sernam, qui sont utilisés par une centaine de livreurs en vélo cargo et préparateurs de commande Amazon, AliExpress et Colis Privé. Ces travailleurs sont parfois en CDI, parfois autoentrepreneurs, avec un grand nombre d'entre eux en situation irrégulière, à la merci des capitalistes.

Ainsi, les espaces ou hôtels de logistique urbaine fonctionnant à flux tendu sont favorisés, et ce au détriment des conditions de travail et du statut des travailleurs.

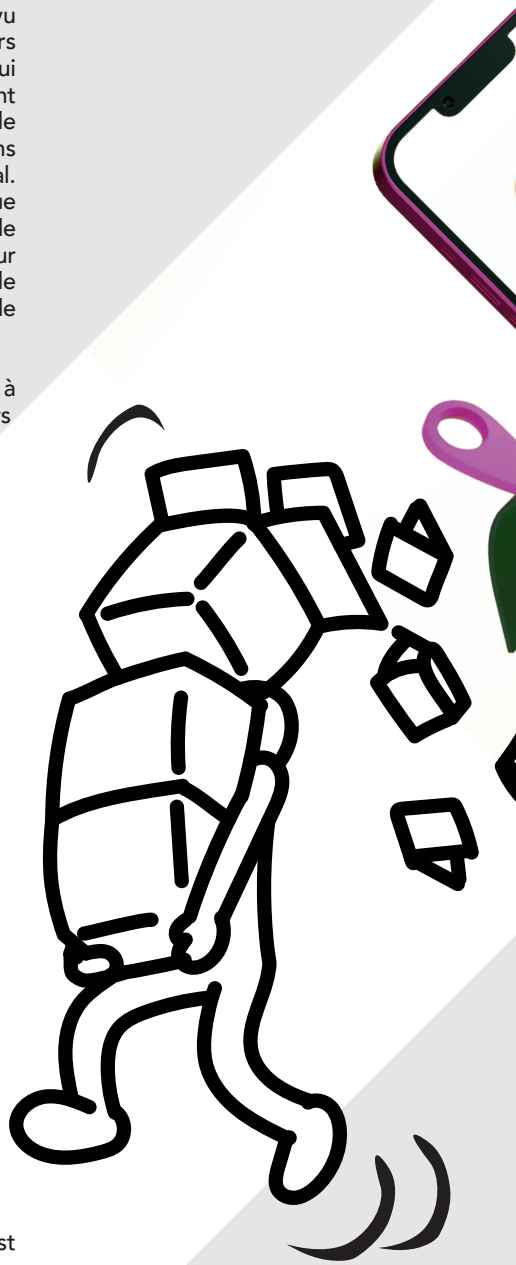
QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES SALARIÉS ?

Le statut des travailleurs a par ailleurs été attaqué dans les dernières années. Les exemples pris ci-dessus montrent bien que sur le même lieu de travail peuvent cohabiter une multitude de statuts différents.

C'est bien la conséquence d'une stratégie des capitalistes qui, particulièrement dans le secteur de la livraison du dernier kilomètre, ont tenté de mettre à bas toutes les garanties collectives conquises par les salariés dans le dernier siècle.

La face émergée de l'iceberg, et l'exemple le plus parlant, est bien le statut des travailleurs des plateformes de livraison, particulièrement dans la livraison de repas à domicile où la dernière décennie a vu l'apparition d'entreprises imposant à leurs livreurs le statut d'autoentrepreneur, ce qui implique donc la généralisation du paiement à la tâche, la disparition du Code du travail, le contournement du versement des cotisations sociales, mais aussi l'absence de droit syndical. C'est bien l'ouverture de cette brèche que le gouvernement cherche à encadrer afin de maintenir le *statu quo* existant en défaveur des travailleurs, qui permet d'assurer le nivellement par le bas des conditions de travail.

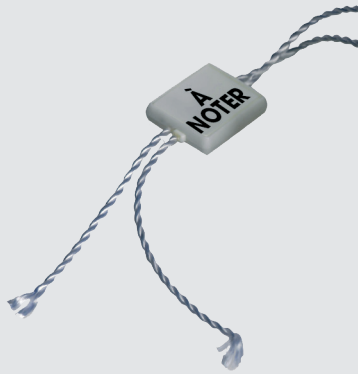
Le récent plan de licenciement à l'œuvre à Just Eat, qui a préféré remplacer ses livreurs salariés par des livreurs autoentrepreneurs du prestataire Stuart (une filiale de La Poste), montre bien le soutien apporté par l'État à ce nivellement par le bas des droits.



Ainsi, un certain nombre de marchés favorisant la livraison en *« course à course »* se sont développés dans les dernières années, comme celui de la livraison de courses express représenté aujourd'hui par trois entreprises : Flink, Gorillas et enfin Getir, qui a racheté le second et est aujourd'hui en situation de quasi-monopole.

Dans ces entreprises, où les travailleurs sont bien salariés, les conditions de travail et de rémunération subissent la pression du nivellement par le bas qui a été rendu possible suite à la généralisation du statut d'autoentrepreneur dans les dernières années. Des autoentrepreneurs, prestataires pour d'autres entreprises, peuvent également être amenés à acheminer les commandes pour lesquelles le nombre de livreurs en poste n'est pas suffisant.

La place des entrepôts utilisés pour la livraison de course, les *« dark stores »*, est également interrogée, dès lors que leur classification dans les PLU (plan local d'urbanisme) questionne les municipalités, ceux-ci oscillant entre la classification d'entrepôt ou celle de commerce. Pourtant, lorsque la fermeture d'un entrepôt est décrétée par une collectivité, ce sont bien les travailleurs du dark store qui sont impactés.



Face à ces enjeux, au nombre d'emplois que ce secteur représente et à la dégradation des conditions de travail que connaissent les salariés, nous devons réfléchir aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux consécutifs au développement de la livraison du dernier kilomètre. Comment s'assurer que la desserte des marchandises et du fret réponde bien aux besoins et intérêts des populations, sans se faire au détriment de la qualité de vie, comme de l'accès aux biens et services ?

S'organiser pour contrer précarité et turn-over

Rien ne sera envisageable sans que les travailleurs eux-mêmes s'organisent afin de faire aboutir leurs revendications. Le patronat parvient cependant à créer les conditions d'un *turn-over* massif afin de s'assurer que la majorité des travailleurs en poste soient licenciés ou démissionnent (en raison des conditions de travail ou des faibles rémunérations) avant la fin de l'année, ce qui ne favorise pas leur organisation collective.

La mise en concurrence des travailleurs, que l'abondance de statuts toujours plus défavorables permet, relève également d'une stratégie permettant de faire pression vers le bas. En effet, le modèle social des livraisons instantanées développé dans la dernière décennie s'est construit à l'encontre du socle de droits qui garantit aux travailleurs des conditions sociales correctes (Code du travail, conventions collectives, accès à la Sécurité sociale…).

La généralisation d'un modèle recourant au salariat déguisé et au travail dissimulé ne peut apparaître comme seule alternative, des luttes animées entre autres par la CGT ainsi que des procédures juridiques l'ayant bien montré.

Les conditions de travail sont donc mauvaises, entre autres parce que la profession est récente et que les syndicats n'ont pas encore pu s'y organiser. La précarité imposée empêche les salariés de s'organiser dans un mode de gestion privé, sur un marché ultra-concurrentiel qui voit même des entreprises travailler à perte en vue d'une valorisation en bourse.

"l'exemple le plus parlant, est bien le statut des travailleurs des plateformes de livraison"

Pour toutes ces raisons, la logistique urbaine et ses conséquences sur l'organisation du travail et les conditions sociales des salariés constituent aujourd'hui un véritable angle mort, et ce au détriment du niveau de droits dont les travailleurs peuvent bénéficier. Les organisations CGT du territoire et des branches professionnelles peuvent, dès maintenant, réfléchir, avec leurs syndicats, aux revendications à même de répondre aux besoins des travailleurs. Dans cette continuité, s'appuyer sur les bases CGT déjà présentes dans les entreprises en lien avec la logistique du dernier kilomètre peut être une porte d'entrée pour la syndicalisation de ces travailleurs au taux de précarité ultra-élevé.

QUELLES PISTES ?

Multimodalité et complémentarité des modes de transport

Afin de s'assurer de la pérennité de l'activité, nous devons également interroger les modalités choisies par ces entreprises. En ville, la livraison est assurée par des véhicules utilitaires légers, des vélos et des scooters.

La dynamique des entreprises pousse au développement de nouveaux espaces nécessaires à l'approvisionnement du dernier kilomètre.
La livraison à vélo, bien que novatrice et permettant d'assurer une certaine partie du service, ne peut pas répondre à tous les besoins, malgré l'affichage mis en œuvre par les pouvoirs publics et certaines entreprises, qui s'apparente bien souvent à du *greenwashing*.
Bien au contraire, la multimodalité et la complémentarité des modes de transport sont nécessaires pour la desserte du dernier kilomètre. La cyclo-logistique, les véhicules utilitaires, mais aussi des modes lourds combinant transport fluvial, fret ferroviaire, et transport routier doivent être réfléchis. Dans cette continuité, la complémentarité entre les modes de transports peut également permettre l'émergence de modes novateurs, comme le tram fret, proposition déjà avancée par certains syndicats CGT.

Prise en compte par les autorités compétentes

Dans les deux dernières années, la logistique urbaine a été mise par deux fois à l'agenda du Gouvernement :

- Déjà au printemps 2021 par le biais du plan national pour le développement de la cyclo-logistique ;
- Ensuite, par le plan logistique urbaine durable (LUD) commandé par le Gouvernement dans le cadre du Comité interministériel de la logistique (CILOG), paru à l'automne 2022.

Ces plans mettent peu de moyens à disposition des acteurs publics. De même, les conditions de travail des salariés ne sont pas ou peu interrogées. Du point de vue du Gouvernement, la desserte du dernier kilomètre est l'affaire individuelle de quelques entrepreneurs s'intéressant à la question.
Prenons l'exemple de l'aide « *ColisActiv'* » financée par les CEE et collectivités. Celle-ci est essentiellement versée à des acteurs privés, sans que le respect des salariés ne rentre en ligne de compte pour déterminer les entreprises qui bénéficient de cette aide publique.

Pendant ce temps, le patronat se fédère, par exemple au sein d'une fédération professionnelle de la cyclo-logistique.

CONFÉRENCE DE L'UNION CGT DE LA RATP

PRÉVOIR L'AVENIR, C'EST LE CONSTRUIRE !

L'Union, pour agir...

L'Union syndicale CGT de la RATP a tenu sa 8e Conférence les 7, 8 et 9 décembre 2022 dans les locaux de la Bourse du travail de Paris - Annexe E. Varlin.

Lors de cette conférence, le rapport financier a été validé et les membres de la CFC ont été élus à l'unanimité. Le document d'orientation a été validé à 59,20 % et les statuts à 65,90 %.

La nouvelle direction syndicale est composée des 70 membres du Comité de l'Union syndicale CGT de la RATP, qui ont été élus à l'unanimité. À leur tour, ils se sont réunis pour réélire le secrétaire Général, Bertrand HAMMACHE, ainsi que le responsable à la politique financière, Michel LEBEN, composant le nouveau secrétariat de l'Union CGT-RATP. Dans la volonté de renforcer le secrétariat de l'Union, le comité a aussi souhaité reconduire les deux secrétaires sortants, Patrick RISPAL, représentant syndical au CSE central et Vincent GAUTHERON, secrétaire à l'orga.

Pendant cette conférence, nos camarades ont pu profiter de ce temps, qui a pour but de définir à la fois les statuts, les orientations et les règles de vie de la CGT-RATP, pour accueillir Ernestine RONAI de l'association « L'égalité, c'est pas sorcier » sur le thème suivant : *la lutte contre les violences sexistes et sexuelles au travail.*

Les nombreux échanges ainsi que les témoignages exprimés après la présentation nous ont permis de prendre conscience qu'il nous restait encore beaucoup de travail à faire en termes de pédagogie pour éveiller les consciences, **et ainsi éradiquer toute attitude ou comportement pouvant avoir un lien direct ou indirect sur la perception que les victimes peuvent avoir face aux agissements, qui sont en réalité des agressions.**

Autre temps fort, autour d'une table ronde avec Hervé GOMET, secrétaire général de l'UIT-CGT, Yann GARROUI, membre du secrétariat de l'URIF, ainsi que Patrice MOREAU et Théodore WONYOU de l'INDECOSA, lors de laquelle nous avons échangé sur la question des enjeux des transports collectifs et la nécessité d'avoir un outil en Île-de-France commun à toute la CGT et pouvant réunir l'ensemble des acteurs des transports.

La privatisation par la mise en concurrence des entreprises de transports en Île-de-France, nous impose d'avoir une construction de revendications commune à tous, en partant des besoins de la population, des usagers, ainsi que ceux du développement des transports et de ses infrastructures.
C'est dans ce but que l'UIT Île-de-France, créée au sein du comité régional de l'URIF et mise en place le 14 septembre 2022, a été présentée aux conférenciers.

L'UIT au sein de L'URIF doit participer à créer la convergence de toute la CGT, nous permettant d'avoir ainsi une analyse éclairée, dans le but d'élaborer nos orientations avec, en perspective, l'interpellation des premiers responsables politiques d'Île-de-France.

Notre ambition est de mesurer les différents impacts des politiques menées dans les entreprises de transports, mais aussi sur les différentes professions, la culture, les commerces, les écoles…
L'absence de transport rend difficile l'implantation de lieux de vie comme de travail. C'est pour cela qu'il nous faut avoir une bonne connaissance de nos activités.
Le rôle des unions départementales, des unions locales, des Fédérations et d'INDECOSA est primordial pour avoir une vision globale des besoins en Île-de-France.

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

Face à la politique libérale appliquée par la présidente de région, Valérie PÉCRESSE, il est plus que jamais nécessaire de construire l'unité syndicale de toute la CGT. Bien qu'elle reste compliquée à obtenir avec les autres organisations syndicales, puisque nous avons de fortes divergences politiques, le rassemblement de toute la CGT sur ces questions ne doit souffrir d'aucun obstacle insurmontable. La recherche de convergence revendicative, comme celle de nos luttes, doit être le moteur de notre investissement syndical.

SYNDICALE

8e conf.

"L'UIT au sein de L'URIF doit participer à créer la convergence de toute la CGT"

Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures

UN TACLE AU GOUVERNEMENT ET À LA LOI LOM[1] SUR LES AMBITIONS FINANCIÈRES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

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

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a rendu son rapport commandé par le Gouvernement afin d'établir une programmation des investissements pour les transports.

Celui-ci vient compléter un rapport sur le développement du fret ferroviaire publié en mai 2021 et le bilan du quinquennat 2017-2022 paru le 16 mars 2022. Ce document, se voulant ***« outil d'objectivation des choix publics »***, s'appuie sur des échanges territoriaux et sur une série d'auditions de différents acteurs, dont des directions d'administration centrale, des associations de collectivités, des opérateurs de l'État. Le rapport de synthèse pour ***« investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition »*** décline une stratégie en trois scénarios possibles pour la période 2023-2042 avec, pour les 10 premières années, une programmation par quinquennat. Un premier scénario **« contraint »** s'intègre dans le cadrage budgétaire souhaité par Bercy pour un total d'autorisation d'engagement de l'AFITF[2] de 61,5 Md€, un deuxième ***« de planification écologique »*** s'établit à 120 Md€ et un troisième ***« de priorité aux infrastructures »*** atteint 140 Md€.

Avec un doublement de financement, le scénario 2 de planification écologique est celui qui fait le plus consensus au sein du COI. Il préconise de privilégier la remise à niveau et la modernisation des réseaux existants, alors que le premier scénario ne serait pas assez ambitieux et que le troisième, plus gourmand en moyens financiers, favoriserait le volet routier des CPER[3]. Le scénario 2 semble opportunément être la référence retenue par le ministre Beaune. Ce programme de transformation des infrastructures se veut répondre à l'exigence de transition écologique en préférant la rénovation, la modernisation du rail, des voies navigables, des transports « du quotidien » avec le développement des systèmes métropolitains régionaux et l'adaptation des routes existantes. Il remet à plus tard la mise en œuvre de projets structurants, notamment de construction de lignes ferroviaires (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, Paris-Normandie, accès Lyon-Turin). L'investissement global atteindrait 175 Mds€ en dix ans, avec 55 Mds€ d'engagements de crédits pour l'AFITF.

UN CHIFFRAGE BUDGÉTAI

RÉSEAU FERROVIAIRE

- Une accélération de la régénération avec un rythme de + 1 Md€ par an, dès 2026 sur les trois quinquennats suivants, une augmentation progressive sur la commande centrale du réseau et la signalisation à hauteur de 1,2 Md€ de 2030 à 2042 ;
- Une montée plus progressive sur la CCR[4] et l'ERTMS[5], portée à 1,2 Md€/an à horizon 2030, puis maintenue à ce niveau jusqu'en 2042 ;
- La création d'un programme dédié à la régénération des grandes halles voyageurs pour pallier « l'insuffisante » capacité d'autofinancement de la SNCF pour 20 M€/an jusqu'en 2027, puis 30 M€/an ensuite ;
- Sécurité ferroviaire avec, à terme, intégration dans les CPER : passage à 45 M€/an jusqu'en 2027 puis 56 M€ à partir de 2028, notamment pour les passages à niveaux ;
- Bruit ferroviaire à terme inclus dans les CPER : 15 M€/an jusqu'en 2027 puis 25 M€/an à partir de 2028 ;
- Accessibilité gares : 427 M€ jusqu'en 2027 puis abaissement jusqu'à 15 M€/an en fin de période ;
- Fret dont installations terminales, capillaires et investissements capacitaires : 175 M€/an jusqu'en 2027, puis 208 M€/an jusqu'en 2032, puis 310 M€ jusqu'en 2042 ;
- Investissements CPER : de 210 M€/an à 395 M€/an jusqu'en 2032, puis 555 M€/an à partir de 2033 ;
- TET dont trains de nuit : 730 M€ jusqu'en 2027 puis 744 M€/an jusqu'en 2032 ;
- Grands projets : nœuds GPSO, AFSB et AFNT, LNPCA, Saint-Lazare, gare de Lyon, POLT, Paris Clermond-Ferrand, Dijon-Modane, CFAL nord, Lyon-Turin (nouvelles lignes 2038-2042), nouvelle gare Orly-Pont de Rungis, à 2026 les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Béziers.

[1] LOM : Loi d'orientation des mobilités
[2] AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France
[3] CPER : Contrat de plan État-Région
[4] CCR : Commande centralisée de réseau
[5] ERTMS : Système européen de gestion du trafic ferroviaire
[6] VNF : Voies navigables de France
[7] SGP : Société du Grand Paris

RE « PLURIQUINQUENNAL » PAR SECTEUR

RRN (réseau routier national)

- Régénération : une croissance progressive « un peu accélérée par rapport à ce qu'avait prévu la LOM », à 700 M€/an à partir de 2029 ;
- Entretien : 320 M€/an à partir de 2025 ;
- Nouveau programme de modernisation : 60 M€/an à partir de 2023 puis 90 M€/an à partir de 2032 et 100 M€/an de 2033 à 2042 ;
- Grands projets : RCEA, A 31 nord et centre, contournement Rouen, déviation Arles, liaison Avignon, contournement Nîmes, liaison Fos-Salon, abandon A147 Poitiers-Limoges.

FLUVIAL

- Régénération et modernisation : croissance jusqu'à 215 M€/an à partir de 2031 ;
- CPER : non chiffré à ce stade alors que VNF[6] doit porter ces crédits en fonction de son « *modèle économique* » ;
- Grand projet : opérations Mageo et Bray-Nogent.

PORTS

- CPER dont port de Dunkerque, des Antilles, électrification des quais : augmentation de 40 à 90 M€/an en moyenne entre 2023 et 2027 puis 85 M€/an jusqu'en 2032 et 70 M€/an jusqu'en 2042 ;
- Grand projet : opérations Mageo et Bray-Nogent-sur-Seine.

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

- Mobilités actives dont appels à projets et véloroutes : 110 M€/an jusqu'en 2032 puis fléchissement ensuite ;
- Transports collectifs : 100 M€/an jusqu'en 2042 pour les TC hors IDF, pour l'IDF 1,8 Mds€ d'engagements sur 2023-2027 puis 250 M€/an ensuite.

DES RECOMMANDATIONS DE FINANCEMENT, DONT CERTAINES N'ÉTONNENT PAS LA CGT !

Le rapport du COI préconise notamment d'adapter les ressources de la SGP[7] pour qu'elle prenne en charge tout ou partie des surcoûts du projet Eole. Sur les projets de services express métropolitains (SEM), il envisage une possible mobilisation de taxes affectées et/ou la captation de rentes foncières. Sur les concessions autoroutières, il indique qu'un travail de réflexion est à mener pour la décennie 2030-2040.
Le rapport propose également de revoir la tarification du réseau ferroviaire pour la rendre plus incitative.

Enfin, il conseille de ne pas surestimer les subventions européennes et de mieux surveiller l'usage des subventions publiques, notamment dans le transport public. Le COI s'étonne en effet que « *Les subventions de l'État peuvent ponctuellement avoir des effets d'aubaine. Montpellier bénéficie de 20 millions d'euros dans le cadre du dernier appel à projets et a ensuite annoncé la gratuité de son réseau pour un coût de 3 millions d'euros par an.*»

ANALYSES ET PROPOSITIONS REVENDICATIVES CGT/UIT

L'absence de financements suffisants ces dernières décennies a eu des conséquences importantes sur la consistance des grandes infrastructures qui souffrent du vieillissement et d'un entretien insuffisant, obérant leur fiabilité, voire leur sécurité. Les stratégies désordonnées ont encouragé des solutions court-termistes qui vont à l'encontre de l'intérêt général, engendrant pollution et abandon de nombreux territoires, voire de secteurs d'activité. Quant au statut des sociétés, il a profondément évolué avec une démarche de privatisation, y compris de certaines infrastructures, couplée à la libéralisation de la majeure partie des modes de transport. On dirait bien que certains font mine de découvrir ce constat effectué depuis bien longtemps par la CGT. À l'opposé des besoins, de la nécessité de prendre en compte les enjeux environnementaux et sociétaux, une logique de réduction permanente des coûts s'est installée, conduisant à un repli de la sécurité et de la fiabilité des différents modes de transports. Il ne peut y avoir de transports pérennes sans moyens financiers pour permettre d'investir, de développer et de maintenir les infrastructures. Des éléments portés par le scénario 2 préconisé dans ce rapport vont dans le bon sens, car ils prennent mieux en compte l'ampleur des enjeux. Mais le gros écueil est une absence totale de remise en cause du modèle économique libéral qui est à l'œuvre, malgré quelques réserves sur l'utilisation optimale des ressources et certaines pistes de financement.

LES REVENDICATIONS CGT/UIT

- **La création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports, pour que les services de transports cessent d'être soumis à la loi du marché et pour répondre aux besoins, en qualité et en sécurité par la multimodalité ;**
- **Une maîtrise publique de régulation et de contrôle visant l'amélioration de la qualité des services, respectant des critères sociaux et environnementaux, assurant la cohérence nationale ;**
- **Une politique tarifaire attractive et sociale rendant l'ensemble des transports accessible à tous et un développement des transports collectifs ;**
- **L'investissement massif dans la recherche et le développement pour les nouveaux modes de transport.**

La lutte contre le dumping social au Transmanche semble faire consensus… EN APPARENCE

Côté État français, on nous propose, en décembre 2022, une charte sociale dont l'administration elle-même nous dit qu'elle ne pourra être contrôlée par les inspecteurs des affaires maritimes françaises ou les gardes-côtes anglais et dont les armements low cost refusent de signer les termes…

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

À grand renfort d'annonces gouvernementales, les députés Renaissance nous présentent une proposition de loi d'initiative parlementaire (PPL), « Loi de police », issue du règlement européen sur la liberté de prestation de service qui se limite au respect du salaire minimum ! Pire, cette loi, dans sa formule initiale, sacralise le recours à tout pavillon sur les lignes régulières internationales à partir des ports français, déclenchant une grève reconductible sans précédent depuis le 13 mars, à l'initiative des marins CGT, bloquant les traversées avec la Corse.

Le groupe communiste annonce, quant à lui, une proposition de loi sur des dispositions qui relèvent de décrets du Code des transports, dans l'objectif d'étendre les secteurs exclus du registre international français (RIF) au Transmanche.

Toutes ces initiatives seront au mieux inefficaces, rejetées par la Commission européenne, et au pire exploitées par les armements low cost pour étendre leur concurrence déloyale sous tout pavillon.

En réalité, depuis le départ, le Gouvernement refuse de signer tout accord bilatéral avec le Royaume-Uni fixant les règles d'accès au marché sur le détroit de Calais en conformité avec l'accord de Brexit entre l'UE et le RU. La raison en est purement dogmatique en ce qu'un tel accord serait apprécié comme un soutien au Brexit. Seul un tel accord entre la France et le RU permettrait d'imposer le pavillon et les normes sociales qui ont prévalu jusqu'à la crise Covid et le Brexit.

Point de salut sans un retour à la réciprocité de pavillon RU/FR et l'obligation d'établissement sur l'un des deux territoires.

Si on peut tolérer qu'en haute saison, des opérateurs interviennent sur les traversées, en aucun cas le trafic régulier sur le Transmanche ne peut être considéré comme une activité temporaire de prestation de service. L'obligation d'établissement est donc tout à fait conforme au droit communautaire.

Au-delà du seul cas du détroit de Calais, dans le cas de cabotage intracommunautaire, le Code des douanes, en conformité avec le règlement européen (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, doit imposer le pavillon français premier registre aux trois dérogations prévues par le texte :

- **Les navires inférieurs à 650 Tb et les navires de fourniture de services de cabotage insulaire entre deux ports situés sur leur territoire.**

- **Les navires exploités avec obligations de service public sous contrats de service public afin de garantir un service de transport adéquatement planifié à destination et en provenance d'îles, ainsi qu'entre elles.**

- **Les navires relevant de mesures de sauvegarde en cas de perturbations graves du marché intérieur.**

En tout état de cause, les pavillons sous registre international et pavillons classés de complaisance par l'ITF en vertu du respect de la convention de l'ONU sur le droit de la mer, Chypre et Malte doivent être exclus.

La grève reconductible lancée en Méditerranée le 13 mars et la deuxième journée de grève maritime le 17 *« On reste au port »*, portée en commun par les marins et les officiers CGT, en coordination avec les Ports et Docks en *« port mort »* depuis le 14, ont d'ores et déjà permis de reprendre les discussions et doivent permettre de gagner la préservation de l'emploi sous contrat d'engagement maritime et notre pavillon français premier registre.

LES REVENDICATIONS CGT/UIT

NOUS DEMANDONS DES RÈGLES CONTRE LA DISTORSION DE CONCURRENCE ENVERS LES ARMATEURS RESPECTANT LES NORMES SOCIALES APPLICABLES EN FRANCE.

Dans le respect du Code des transports actuel, au cabotage national :

- **Interdiction des pavillons européens au registre international ;**
- **Interdiction des pavillons européens classés complaisance par l'ITF (Chypre et Malte) ;**
- **Respect des secteurs exclus du RIF aux armateurs opérant au cabotage actuellement sous RIF ;**
- **Sur le décret État d'accueil :**

  > **Respect des mesures de pratique de la langue française et des conditions de nationalité ;**

  > **Imposer le contrat d'engagement maritime de droit français à tous les équipages des navires couverts par le décret ;**

  > **Respect des divisions françaises sur la prévention des risques des marins.**

POUR LES FERRIES AU TRANSMANCHE :

- **La CGT demande la réciprocité des conditions de pavillons/ contrats d'engagement maritime, rythme de travail (2 semaines/2 semaines) et régime social ;**
- **La CGT demande des conditions renforcées d'exercice de la langue.**

POUR LES EMR :
(énergies marines renouvelables)

- **La CGT demande d'imposer le pavillon français pour les activités régulières dans les eaux territoriales (maintenance des installations).**
- **Enfin, le décret sur la flotte stratégique doit être mis en application afin de financer une flotte française attachée à la souveraineté nationale.**

Guy ZIMA
Animateur de l'UIT
Bourgogne-Franche-Comté

L'UIT EN TERRITOIRE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

"Les questions de transport deviennent de plus en plus prégnantes en réponse aux évolutions des cadres réglementaires et législatifs successifs."

C'est dans ce contexte que la deuxième Conférence du comité régional CGT de BFC a pris en compte les questions transports dans le document préparatoire comme dans les débats. Au travers de deux fiches thématiques, l'une traitant du fret et des infrastructures et l'autre du transport de voyageurs, les enjeux et axes de travail ont été portés.
Le « marché » comme seul régulateur des échanges a naturellement favorisé le mode routier, moins onéreux mais dont les nuisances sont supportées par la collectivité. Les modes de consommation (notamment la vente en ligne) ont eux aussi un impact majeur par des besoins en flux logistiques supplémentaires. Notre région se singularise par sa situation au centre de couloirs majeurs, avec ses infrastructures de transit et de dessertes assez denses, autant routières que ferroviaires.

Le fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis 20 ans. Les plans de relance se sont succédé, mais ils étaient tous fondés sur une politique publique libérale (dérégulation, baisse des coûts) largement inspirée du mode routier. Du fait des spécificités ferroviaires, cette action publique a conduit à la perte de trafics, d'emplois et d'infrastructures (triage de Gevrey).

Région industrielle, agricole mais aussi forestière, au cœur de voies de communication de tous modes (fer, voie d'eau et routier), la BFC est traversée de flux nord-sud et est-ouest.

Ainsi, la domination du mode routier se confirme à travers les investissements réalisés dans les 20 dernières années (3e voie sur l'A31, RCEA*, rocades…).
Si les territoires traversés bénéficient de ces améliorations, celles-ci sont, dans la plupart des cas, liées à des réponses aux trafics en transit.

La question qui nous est posée est donc simple : comment envisager, travailler et réussir le report modal à l'échelle de notre territoire sur les flux que nos industries génèrent ?
Portés par la CGT, les projets d'infrastructures ferroviaires, l'électrification de la ligne entre Chagny (71) et Nevers (58) constituent le chaînon manquant à la VFCEA (voie ferrée Centre Europe Atlantique). Les engagements pris par les pouvoirs publics ne sont pas respectés, alors que l'enquête publique et les débats ont démontré le besoin et la pertinence de cet investissement.

Chacun l'aura compris, ce travail ne se décrète pas, il s'organise, se construit et s'anime en région et dans les territoires. C'est en ce sens que notre conférence a décidé la mise en place effective d'un collectif UIT en territoire.

Il a à charge de recenser, animer, impulser, porter à connaissance les initiatives, les propositions de la CGT du périmètre des transports au service de l'activité revendicative générale de la CGT, d'autant que les considérations écologiques et de développement humain durable imposent des réponses collectives dans l'intérêt général.

Les évolutions législatives et réglementaires récentes ont remis au niveau local et régional une partie non négligeable de la maîtrise du transport de voyageurs en l'étendant au vocable générique de mobilités.

* RCEA : route Centre-Europe Atlantique

la cgt

En anticipation de la LOM (Loi d'orientation des mobilités), la région BFC a fait le choix de mettre en place le « ticket mobilité » et l'organisation d'un « covoiturage rémunéré ». Sur ces 2 expérimentations, la CGT est intervenue et a rappelé nos revendications de prise en charge par l'employeur des trajets domicile/travail mais aussi l'inexistence de solution de transport dans nombre de territoires. Le comité régional a communiqué en direction des syndicats, des UL et UD pour les informer des dispositifs mis en place pour qu'ils s'emparent localement de ces sujets.

La LOM adoptée, d'autres dispositions sont applicables de droit au-delà de la situation expérimentale : les plans de déplacement, l'intégration dans les NAO des questions du trajet domicile/travail, la création des comités de partenaires en région mais aussi dans les bassins de mobilité.

Les interventions CGT ont permis d'intégrer en BFC les organisations syndicales dans ces bassins de mobilité.

Enfin, la convention TER entre la région et la SNCF est sur la sellette depuis le vote, début 2022, d'une intention d'ouverture totale à la concurrence dès janvier 2026.
La pression revendicative, les multiples interventions de la CGT, mais aussi la hausse des prix de l'électricité, ont remis en cause cet objectif. Mais la vigilance s'impose et le travail en lien avec les usagers, nos syndicats dans les territoires doit nous permettre de remettre à plat les orientations du conseil régional.

Photo du haut : Le 4 mars 2021, à la gare de triage de Gevrey-Chambertin, la CGT cheminots de Dijon interpelle Jean-Baptiste Djebbari, alors ministre délégué chargé des Transports, sur la casse du fret ferroviaire.
Photo du bas : La CGT cheminots de Dijon interpelle JP. Farandou président de la SNCF

L'UIT RÉGIONALE GRAND EST PREND UN NOUVEAU DÉPART

Olivier MOUGEOT
Animateur de l'UIT
Grand Est

"Réunir tous les camarades autour d'une même table, une idée simple mais il y a loin de la coupe aux lèvres."

LES DIFFICULTÉS ET LES FREINS

Un premier travail de recensement des camarades a déjà commencé, et la première impression qui vient à l'esprit est la grande diversité et la grande richesse de l'origine professionnelle des camarades ; la grande diversité par les différents territoires qui sont représentés et la grande richesse par les profils et les expériences des camarades.

Tous les modes de transports sont présents :

- **routier,**
- **ferroviaire,**
- **aérien,**
- **fluvial.**

Une grande part des métiers dans ces modes de transport :

- **transport urbain de voyageurs,**
- **transport routier de marchandises,**
- **logistique,**
- **transport ferroviaire de voyageurs,**
- **transport de fret aérien, les métiers des aéroports, contrôleurs aériens,**
- **sécurité des aéroports, dont les pompiers, gestion et exploitation des infrastructures, dont les routes au premier plan.**

Ce très fort potentiel permet d'envisager des débats de fond de grande qualité, dont la CGT ne peut que ressortir gagnante par la construction d'un discours pertinent, éclairé et efficace.

Le choix a été fait de composer un bureau restreint, une équipe réduite, pour gérer le fonctionnement et s'assurer de la tenue des objectifs assignés par le comité régional Grand Est, le rythme des réunions nécessaires étant évalué à une rencontre mensuelle. Le bureau élargi permet, lui, les moments de partage d'informations et les échanges nécessaires pour permettre à chacun de bien appréhender les problématiques et les enjeux de chaque secteur d'activité.

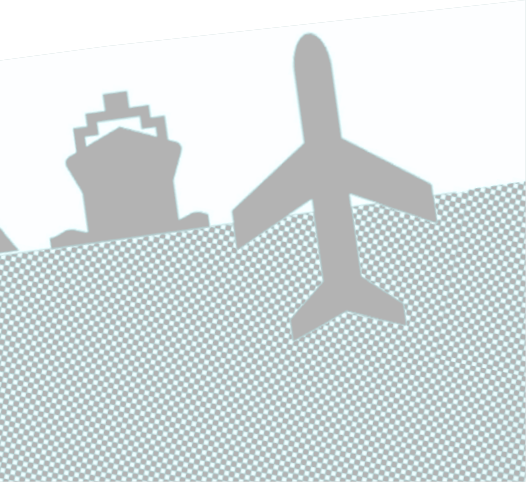
AUTRES DIFFICULTÉS LIÉES À L'ACTUALITÉ ET À LA CONJONCTURE

Il est des batailles dans lesquelles on se doit de jeter toutes nos forces. C'est le cas de la lutte contre la réforme des retraites. Ce combat s'impose face à l'ampleur de l'attaque, car la défaite serait lourde de conséquences.
Il est aussi légitime, face à la menace de fermeture de Lorraine Aéroport, que les camarades du secteur aérien se mobilisent. Ils attendent de l'UIT un espace d'échanges et de débat pour leur apporter le soutien et la solidarité des autres secteurs dans leur combat.

D'autres sujets d'actualité sont aussi source de préoccupation tels l'application de la loi 3DS et le transfert de routes nationales à la région et au département de la Moselle, entre autres.

L'A31 bis, la gare d'interconnexion de Vandières, la desserte du site d'enfouissement des déchets radioactifs de Bure figurent également parmi les dossiers d'actualité liés à une problématique transport, sans oublier le sujet transversal du dérèglement climatique. Dernier élément, l'approche du congrès confédéral a également pu interférer dans le planning de l'UIT.

Cela pose la question d'une UIT régionale qui ne doit pas être perçue uniquement comme une contrainte supplémentaire mais bien comme un outil d'appui et de soutien quand un secteur ou un site est menacé. Notre UIT régionale ne peut ignorer les inquiétudes et les sujets d'actualité, au risque d'apparaître comme un appareil de plus à l'efficacité discutable.



LE TRAVAIL DE FOND EST ENGAGÉ

Au regard des premières réunions menées à l'automne 2022, le bilan apparaît positif et les ambitions affirmées.

1. Le bureau restreint

Il a été confirmé et les camarades sont identifiés. Le bureau restreint regroupe des militants confirmés des secteurs cheminots, logistique, routes et fluvial, sans oublier les unions départementales qui ont toute leur place.

2. Le bureau élargi

Des contacts ont été noués avec le secteur aérien. Les camarades des aéroports de Vatry, Lorraine Aéroport et Entzheim devraient apporter leur concours aux travaux de l'UIT. C'est un point très positif que l'UIT régionale saura exploiter dans les principes de solidarité et d'entraide pour Lorraine Aéroport.

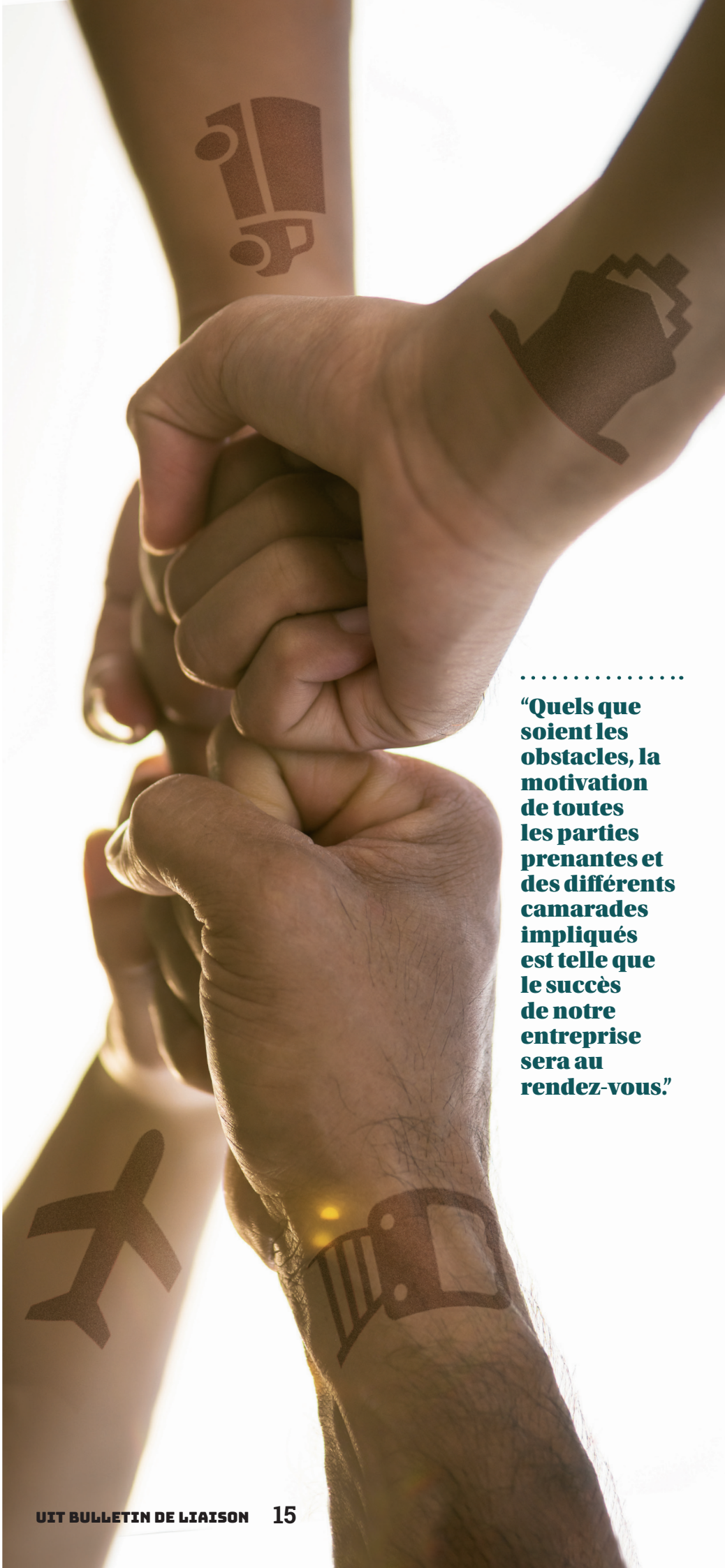
LE PLAN DE TRAVAIL

Un plan de travail a été proposé aux unions départementales et au comité régional. Celui-ci prévoit un calendrier des réunions pour parvenir à des résultats concrets. Ce plan de travail a dû être adapté pour laisser la place à la bataille contre la réforme des retraites qui accapare une bonne part de notre énergie.

Il n'en demeure pas moins que les objectifs sur la problématique des transports dans notre région sont clairs :

1. Faire un état de lieux des transports en région,
2. Organiser et structurer notre outil de travail,
3. Devenir opérationnel rapidement,
4. Produire un cadrage régional CGT du schéma des transports de la région Grand Est.

Il sera également proposé de réunir une conférence UIT régionale avec l'ensemble des UD dès 2024.



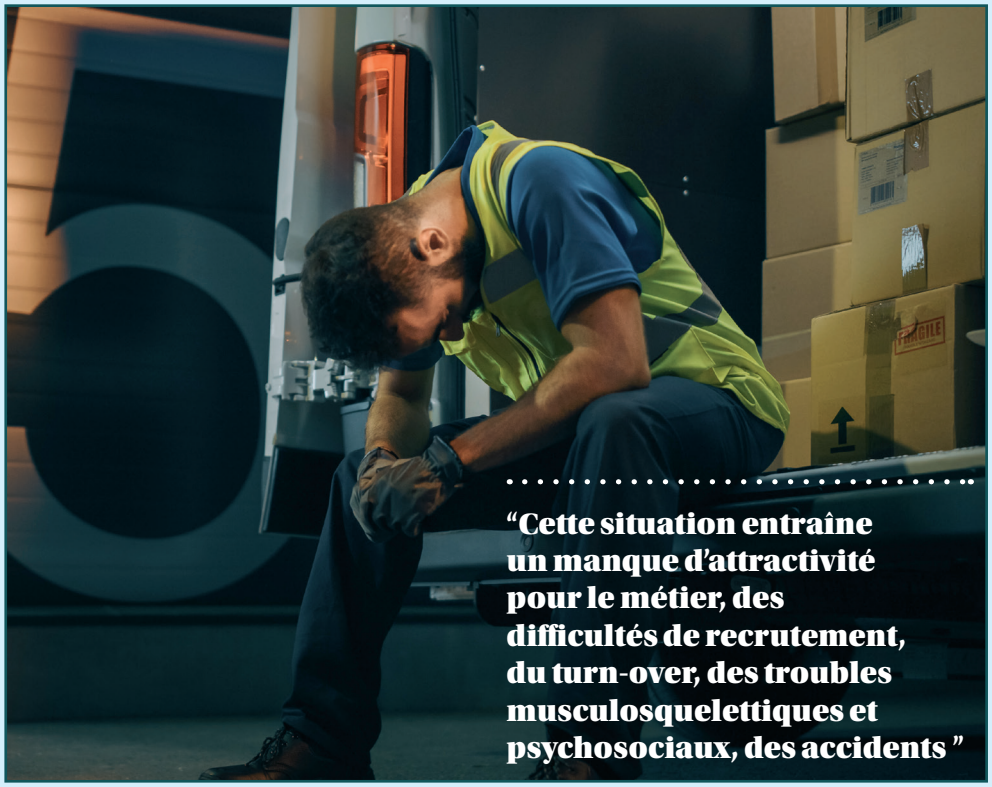
"Quels que soient les obstacles, la motivation de toutes les parties prenantes et des différents camarades impliqués est telle que le succès de notre entreprise sera au rendez-vous."

L'UIT RÉGIONALE GRAND EST SECTEUR LOGISTIQUE ET TRM

Marcel BAYEUL
Fédération des transports,
responsable secteur logistique

POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE OPTIMISÉE DANS LE GRAND EST

La logistique dite du dernier kilomètre reste la plus complexe dans l'organisation de toute la chaîne logistique (Supply Chain).
Elle est confrontée à des défis multiples : enjeux environnementaux, métropolisation, évolution des modes de consommation, plateformisation (9 000 entrepôts de plus de 5 000 m² dans le Grand Est -78 millions de m² en France- pour environ 540 000 salariés travaillant dans le secteur de la logistique en France).
Pour toutes ces raisons, l'UIT souhaite initier, avec les collectivités territoriales du Grand Est, un travail de coconstruction pour préparer la logistique urbaine de demain. Aujourd'hui, de nombreux conducteurs livreurs ne veulent plus se rendre en grande métropole, voire en ville ! En cause : le stress lié aux difficultés de circulation et de stationnement, aux incivilités des autres usagers de la route, la fatigue induite par cette charge mentale, la pénibilité du port de charges occasionné par des stationnements éloignés, les dangers dus à des aménagements mal positionnés, inadaptés ou inexistants pour des livraisons, les risques routiers liés au partage de la voirie dans les villes avec les motos, piétons…
Cette situation entraîne un manque d'attractivité pour le métier, des difficultés de recrutement, du turn-over, des troubles musculosquelettiques et psychosociaux, des accidents, et contribue à donner une image dégradée de notre profession. Si la pandémie nous a appris quelque chose, c'est que l'avenir proche du transport et de la logistique sera marqué par la numérisation, les solutions collaboratives et la nécessité d'une efficacité accrue. Ces derniers mois et années, tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement sont devenus encore plus essentiels pour faire tourner les rouages de l'approvisionnement en marchandises et préparation de commandes.
Chaque maillon de la chaîne logistique répond aux attentes croissantes des usagers et professionnels des transports, et c'est ainsi dans le monde entier. Cela se voit encore plus en période de pandémie !



"Cette situation entraîne un manque d'attractivité pour le métier, des difficultés de recrutement, du turn-over, des troubles musculosquelettiques et psychosociaux, des accidents "

PRENDRE EN CONSIDÉRATION LA LOGISTIQUE DANS LA POLITIQUE D'URBANISME DE DEMAIN

- Permettre une meilleure intégration des flux de marchandises dans les projets urbains ;
- Les flux urbains de fret se démultiplient de façon exponentielle depuis des années, voyant pousser comme des champignons des structures gigantesques de dépôts logistiques, concentrés en bordure d'autoroute ou périphérie de métropole et de grande ville. Or, l'augmentation du nombre de colis entraîne plus de distributions et rend nécessaires l'optimisation et la massification de la prestation logistique et la concurrence acharnée à laquelle se livrent les entreprises d'e-commerce comme Amazon et Alibaba. Ce dernier implante un hub de 220 000 m² en Belgique et à Metz ; Amazon s'implante à Augny sur 182 000 m² pour 200 millions d'investissement.

MIEUX PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

L'offre des transports publics de voyageurs bénéficie d'investissements importants, comme des voies prioritaires, des axes privilégiés et une attention particulière des collectivités territoriales.
Force est de constater que le transport de fret et la logistique, malgré leur utilité sociale, ne jouissent pas des mêmes facilités. Il conviendra donc de s'assurer de l'accessibilité en sécurité de zones de stationnement et de créer les conditions d'obtention de places de livraison, d'aires de livraisons adaptées aux PL et de s'assurer d'adapter l'urbanisation à l'environnement de travail.

Les transports et la logistique sont au cœur de la stratégie du capital. L'UIT est l'outil des fédérations et des branches adhérentes. Elle a toute sa pertinence et son utilité.

LES UIT EN TERRITOIRES

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."

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

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

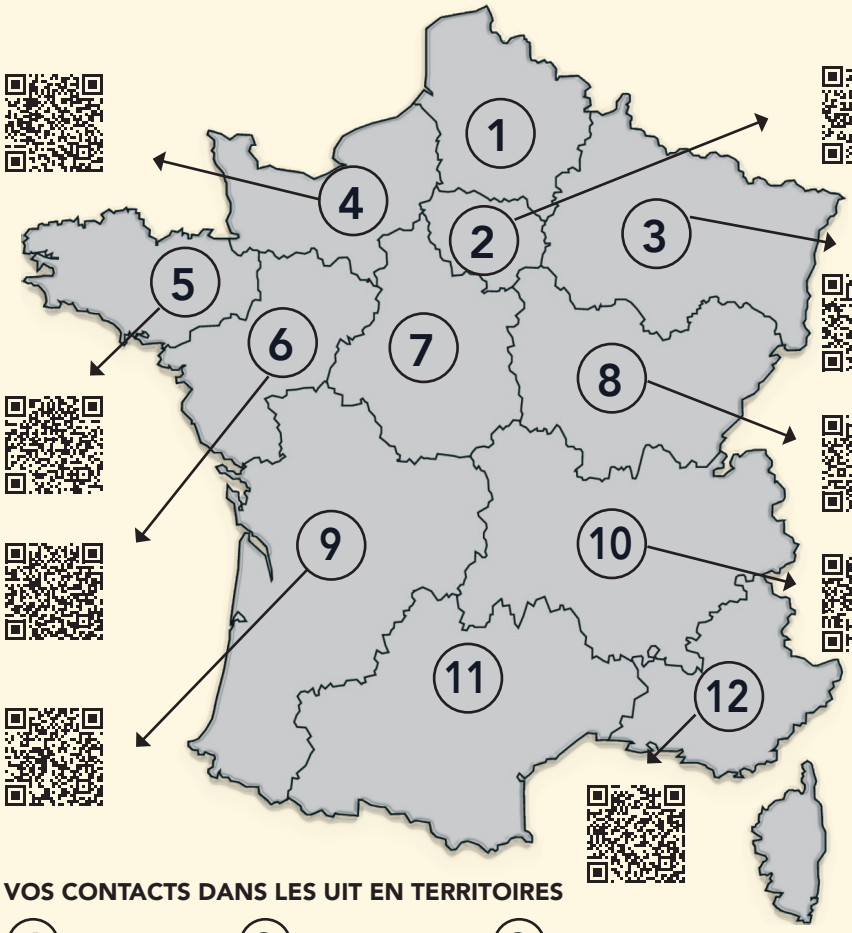
Emmanuel Chalard

Fédération nationale des syndicats maritimes (FNSM-CGT)

Pierrick Samson
Fabien Delacroix
Marc Sagot

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes

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



VOS CONTACTS DANS LES UIT EN TERRITOIRES

4 UIT Normandie
Jean-Jacques Morel
jjmorel14@gmail.com

5 UIT Bretagne
Jean-Luc Peltier
peltierjeanluc@orange.fr

2 UIT IDF
Patrick Rispal
p.rispal95@gmail.com

3 UIT Grand Est
Olivier Mougeot
omougeot@cgt.fr

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

8 UIT Bourgogne-Franche-Comté
Guy Zima
ceser@secteurcgtdijon.fr

9 UIT Nouvelle-Aquitaine
Hervé Pineau
lespineaud@gmail.com

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

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

7 11 1 EN COURS DE CRÉATION

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

OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC (OSP)
VERS UNE RÉÉCRITURE NÉOLIBÉRALE

"C'est un arrêt de la Cour de justice européenne qui est à l'origine du règlement OSP : le jugement rendu le 24 juillet 2003 dans l'affaire Altmark Trans GmbH."

David GOBE
Fédération des cheminots, président de la section ferroviaire d'ITF

L'arrondissement de Stendhal, en Allemagne, accorde en 1990 une licence d'exploitation d'un service de bus à l'entreprise Altmark Trans, contrat renouvelé sans appel d'offres en 1994 et 1996. Le contrat stipule certaines obligations en matière de tarifs et d'horaires, fixés par la collectivité. En contrepartie, celle-ci compense le déficit d'exploitation par des aides financières.
La Nahverkehrsgesellschaft Altmark, concurrente d'Altmark Trans, conteste cette attribution devant les tribunaux allemands au motif que sans les aides publiques, celle-ci ne pourrait survivre : elle n'est donc pas économiquement saine au regard des règlements allemands. La juridiction d'appel lui donne raison et annule les licences octroyées ; Altmark Trans décide dès lors de faire appel devant le tribunal administratif fédéral
En 2000, un recours devant la Cour de justice européenne est déposé. Les négociations durent 7 ans pour aboutir à l'écriture d'un règlement qui sera effectif en 2009 sur les appels d'offres et attributions directes en Europe, mais la situation du ferroviaire n'impose aucune remise en cause des monopoles nationaux.

L'ATTRIBUTION DIRECTE ÉTAIT LA NORME, L'APPEL D'OFFRES L'EXCEPTION

Seulement 4 ans après, en 2012, la Commission propose une révision renversant la situation précédente. Les organisations syndicales européennes adhérentes à ETF sont vent debout contre cette révision, alors que le règlement est à peine mis en œuvre et que nous n'avons pas le recul nécessaire sur son application.

DES MOBILISATIONS IMPORTANTES SONT ORGANISÉES

9 octobre 2013 :
journée d'action dans chaque État.

25 février 2014 :
rassemblement devant le Parlement européen à Strasbourg.

8 octobre 2014 :
rassemblement à Luxembourg pendant la réunion des ministres du Transport.

8 octobre 2015 :
rassemblement à Luxembourg pendant la réunion des ministres du Transport.

13 décembre 2016 :
rassemblement à Strasbourg lors du vote du Parlement en 2e lecture du pilier politique.

La nouvelle version est validée fin 2016 et sa mise en œuvre en 2019 vise à modifier les législations nationales.
Après deux années de Covid, où les transports de voyageurs ont été considérablement touchés, la Commission envisage une procédure en dehors du Parlement et la publication d'orientations interprétatives de l'OSP.

Ces interprétations rendraient impossible l'attribution directe alors qu'aujourd'hui, l'article 5 permet des mesures d'exception.

INTERPRÉTATION DE LA COMMISSION SUR L'ARTICLE 5

En ce qui concerne les contrats de service public pour le transport ferroviaire, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer temporairement de nouveaux marchés directement, lorsqu'elles estiment que cela est justifié par des circonstances exceptionnelles, en particulier lorsque :

- **Il existe un certain nombre de procédures d'appel d'offres qui sont déjà menées par l'autorité compétente ou d'autres autorités compétentes et qui pourraient affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le marché fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence.**

- **Des modifications du champ d'application d'un ou de plusieurs contrats de service public sont nécessaires afin d'optimiser la fourniture de services publics.**

Bien que la liste des situations prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 qui constituent des circonstances exceptionnelles soit ouverte, l'expression « circonstances exceptionnelles » doit être interprétée de manière stricte. Pour cette raison, cette disposition n'est utilisée que si elle permet aux autorités compétentes de veiller à ce que les services soient fournis de la manière la plus rentable. La durée des marchés passés conformément à la présente disposition est limitée à ce qui semble proportionné à la circonstance exceptionnelle concernée et, en tout état de cause, n'excède pas 5 ans. L'autorité compétente doit respecter certaines exigences de transparence.

L'article 5 - paragraphe 4 bis, permet à l'autorité compétente d'attribuer directement des contrats de service public pour des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer lorsque deux conditions sont remplies.
En tant qu'exception au principe de la procédure de mise en concurrence pour l'attribution des marchés publics de services, cette disposition devrait être interprétée de manière restrictive.

La première condition est que l'attribution directe soit justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment par la taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, l'isolement technique et géographique et les services couverts par le marché.

La liste des caractéristiques spécifiques n'est pas exhaustive. L'autorité compétente peut donc considérer la nécessité d'une attribution directe également en se référant à d'autres caractéristiques que celles énumérées dans le texte.

La conclusion d'une autorité compétente selon laquelle les caractéristiques du marché et du réseau justifient l'attribution directe devrait être fondée sur des motifs objectifs. Il est de jurisprudence constante que la charge de la preuve de l'existence effective de circonstances justifiant une dérogation incombe à la personne qui cherche à se prévaloir de ces circonstances, en ce sens qu'elle répond mieux aux objectifs de qualité et de coût que le règlement présume être atteint plus efficacement, en principe, par voie d'appel d'offres.

La deuxième condition à remplir pour justifier une attribution directe au titre de l'article 5 - paragraphe 4 bis, est que le marché doit entraîner une amélioration de la qualité des services ou du rapport coût-efficacité par rapport au marché de service public précédemment attribué.

Le contrat comprend des exigences de performance spécifiques couvrant des aspects de la qualité du service et du rapport coût-efficacité. Les exigences de performance doivent être mesurables, transparentes et vérifiables. Elles sont expressément fondées sur des indicateurs.

Les exigences de performance devraient notamment porter sur la ponctualité des services, la fréquence d'exploitation des trains, la qualité du matériel roulant et la capacité de transport de voyageurs. Cette liste est ouverte, ce qui signifie que les exigences de qualité énumérées doivent être incluses dans le contrat de service public au minimum ; les autorités compétentes peuvent recourir à des exigences supplémentaires.

Enfin, si l'exploitant ne satisfait pas aux exigences de performance, l'autorité compétente peut, à tout moment, suspendre ou résilier en tout ou en partie le marché attribué directement sur la base de l'article 5 - paragraphe 4 bis.
L'exploitant ne devrait pas non plus pouvoir demander des dommages-intérêts pour la suspension ou la résiliation du contrat, si cela a été fait conformément aux dispositions du règlement (CE) no 1370/2007.

Plusieurs États se sont saisis du règlement OSP pour ne pas recourir à l'ouverture à la concurrence totale des services publics de transports nationaux en confiant l'exploitation aux opérateurs historiques publics.

La Commission européenne tente donc de durcir sa position. Pour elle, seules les règles du marché doivent s'appliquer, au détriment de toute autre considération.

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 (salariat) 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