



# LIAISON

**№113**  
4<sup>E</sup> TRIMESTRE 2023

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS



## DOSSIERS

- 1 Nouveau contrat 2024/2027 de la filière ferroviaire
- 2 Transport et digitalisation
- 3 Rapport de l'autorité de la concurrence : fonctionnement concurrentiel du secteur de transports terrestres de personnes

## EN TERRITOIRES

- Augmentation tarifaire du Pass Navigo
- Tous les contacts en région

# DOSSIER Comité stratégique de la filière ferroviaire

PAGE

3

# DOSSIER Transport & digitalisation

PAGE

7

# DOSSIER Autorité de la concurrence

PAGE

12

UIT BULLETIN DE LIAISON

2

## SOMMAIRE

- 3 **DOSSIER 1 :**  
Nouveau contrat 2024/2027 de  
la filière ferroviaire
- 5 **TERRITOIRES :**  
Augmentation tarifaire  
du Pass Navigo
- 7 **DOSSIER 2 :**  
Transport et digitalisation
- 11 **INTERPELLATION**  
du ministre délégué chargé des  
Transports
- 12 **DOSSIER 3 :**  
Rapport de l'autorité de la  
concurrence : fonctionnement  
concurrentiel du secteur  
de transports terrestres de  
personnes
- 16 **J'ADHÈRE**
- 17 **STAGE TRANSPORT (UIT) :**  
Du 10 au 14 juin 2024
- 19 **CONTACTS :**  
Les UIT en territoires



**LIAISON,**  
bulletin de l'Union Interfédérale  
des Transports CGT. - N° 113  
(4<sup>e</sup> Trimestre 2023)  
CPPAP : 1225 S 06 709  
263, rue de Paris-case 571-  
93515 Montreuil cedex -  
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : [uit@cgt.fr](mailto:uit@cgt.fr)  
**Directeur de la publication :**  
Patrick RISPAL  
**Conception-réalisation :**    
**Photos et illustrations :**  
Agence Comtown, IS, DR  
**Impression :**  
Rivet Presse Édition- Limoges 

## FILIÈRE FERROVIAIRE

# NOUVEAU CONTRAT 2024/2027 DE LA FILIÈRE FERROVIAIRE



**LE COMITÉ STRATÉGIQUE DE LA FILIÈRE FERROVIAIRE S'EST RÉUNI POUR ÉLABORER LE NOUVEAU CONTRAT 2024/2027 ET, AINSI, DONNER LES PERSPECTIVES POUR LES 4 ANNÉES À VENIR.**

**Voici la présentation (*in extenso*) des points marquants du contrat.**

**LA FILIÈRE FERROVIAIRE FRANÇAISE, UNE RÉFÉRENCE MONDIALE.**

### CONTEXTE ET ENJEUX :

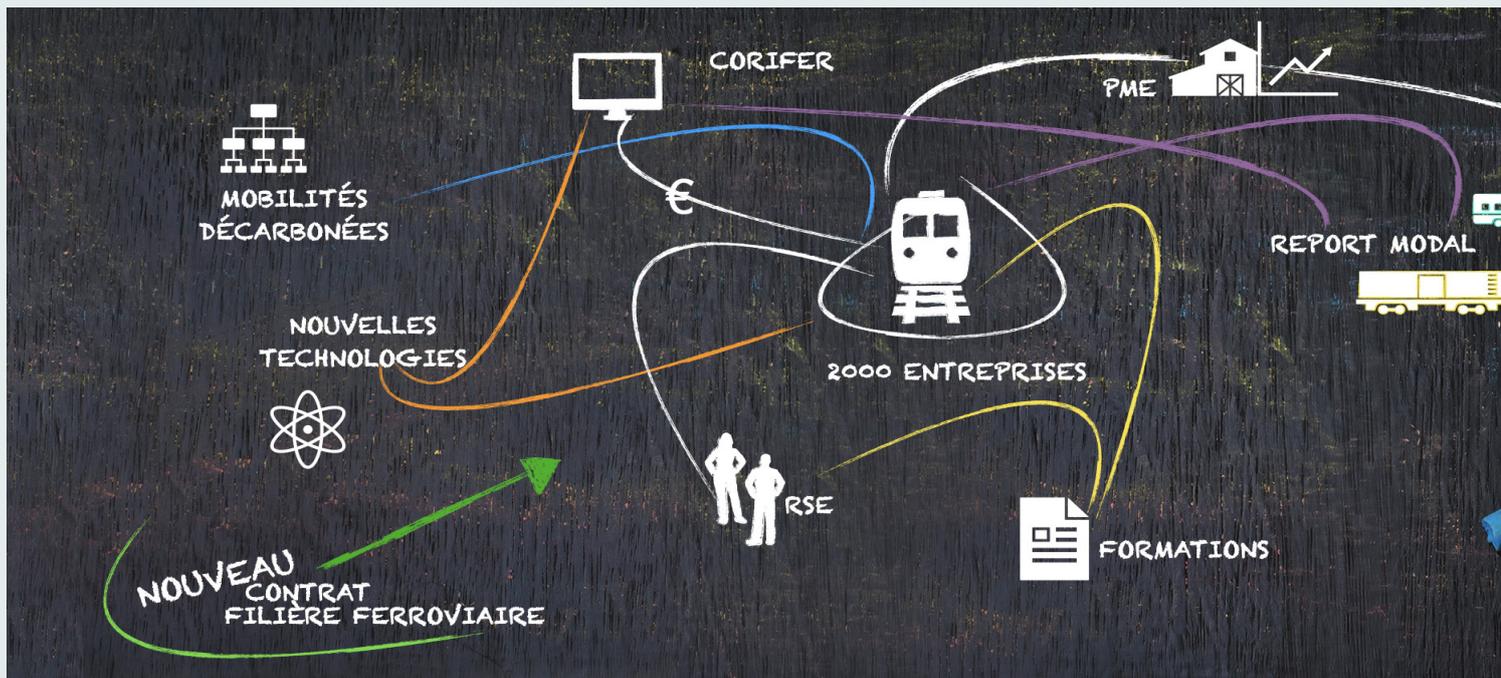
**L**e secteur ferroviaire regroupe plus de 2 000 entreprises, dont 90 % de PME, avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 35 milliards d'euros. Le secteur est exportateur et apporte une contribution positive à la balance commerciale de la France.

Le système ferroviaire demeure au cœur de l'écosystème intermodal, constituant une colonne vertébrale au croisement de toutes les solutions de mobilité. L'infrastructure ferroviaire maille l'ensemble du territoire et permet d'augmenter les services de mobilité en limitant l'impact foncier et l'artificialisation des sols. Toutefois, une partie de la filière est confrontée à un défi de compétitivité qui appelle à la vigilance pour soutenir le tissu industriel face à une compétition internationale croissante.

### IL FAUDRA RÉPONDRE À PLUSIEURS ENJEUX CLÉS POUR RENFORCER LA RÉSILIENCE DE LA FILIÈRE DANS LE FUTUR :

- \* Accélérer l'innovation en partenariat sur l'ensemble de la chaîne de valeur pour développer de nouvelles technologies, produits, méthodes et services ferroviaires, déployer les solutions de mobilité décarbonée de demain, favoriser le report modal sur tous les territoires, pour le transport de voyageurs comme de marchandises en identifiant les nœuds technologiques à adresser à court et moyen termes dans une feuille de route de filière.
- \* Consolider le développement des PME, leur donner la visibilité et la montée en compétences nécessaire pour valoriser leur savoir-faire et faciliter leur expansion sur de nouveaux marchés.
- \* Établir un référentiel RSE (responsabilité sociétale des entreprises) et être à l'avant-garde de son déploiement.
- \* Promouvoir la médiation au sein de la filière entre les entreprises de toute taille (constructeurs, fournisseurs de rang 1, 2, 3, grands donneurs d'ordre) et la coordination entre l'ensemble des parties prenantes, industriels, opérateurs, services de l'État et Régions.
- \* Améliorer les synergies entre acteurs de l'écosystème ferroviaire via des alliances et partenariats autour de projets communs et par le partage des données et des connaissances, dans un concept « entreprise étendue ».

# FILIÈRE FERROVIAIRE



La réponse à ces enjeux permettra à terme de maximiser l'efficacité au sein d'une filière forte et structurée.

La digitalisation jouera de même un rôle clé dans la création d'un tissu d'entreprises robustes et adaptées aux défis contemporains, assurant la pérennité de l'industrie ferroviaire française.

Pour répondre à ces enjeux de compétitivité, maintenir sa croissance et anticiper les conséquences industrielles du « choc d'offre », la filière ferroviaire doit être soutenue par des financements importants.

La visibilité sur ces investissements à anticiper favorisera un développement harmonieux, compris et partagé de l'industrie ferroviaire, renforçant ainsi son statut de pilier majeur de la souveraineté industrielle française.

## OBJECTIFS CHIFFRÉS :

Pour consolider la place du ferroviaire comme pilier de la souveraineté industrielle en France et en Europe, la filière ferroviaire s'engage dans plusieurs actions déterminantes pour l'avenir du secteur.

\* Accélérer la dynamique d'innovations au sein de la filière.

\* Affirmer le rôle essentiel du CORIFER (Conseil d'orientation de la Recherche et de l'Innovation de la filière ferroviaire) en tant que moteur à travers la mise en œuvre de sa feuille de route au bénéfice de l'innovation de la filière. Le CORIFER a pour vocation d'assurer la cohérence

entre programmes d'innovation et de pré-industrialisation de la filière, en coordination avec les acteurs (des grandes entreprises jusqu'aux TPE) et les services de l'État.

\* Étudier l'élaboration des modalités (juridiques, contractuelles et techniques) d'échange et d'interopérabilité des données (issues de l'ensemble du cycle de conception, de production et d'exploitation pour accélérer l'innovation dans la filière. Régir le partage de la donnée et mettre en place une gouvernance appropriée seront essentiels pour établir un cadre de confiance, en bien commun.

\* Renforcer les terrains d'expérimentation et de démonstration pour tester et déployer les nouvelles technologies à l'échelle nationale (Rail Open Lab, Mecateam, Ferrocampus...) et dans une vision d'exportation des produits et savoir-faire.

\* Privilégier systématiquement l'éco-conception centrée sur le juste besoin.  
- Favoriser les principes de standardisation d'interfaces des systèmes et sous-systèmes pour gagner en agilité et faciliter l'intégration d'évolutions technologiques dans un coût raisonnable.

## OBJECTIF :

**Budget d'activités d'innovation de 1,5 milliards € sur 2024-2027 hors projets décarbonation en cours de pré industrialisation (axe 2)**

Ces éléments contribueront de manière significative à la pérennisation de la dynamique d'innovation au sein de la filière.

## RENFORCER LA COORDINATION DE LA FILIÈRE POUR :

\* Optimiser les relations et les synergies entre les donneurs d'ordre et les entreprises pour coordonner les besoins réciproques.

\* Définir les conditions optimales de la mise en œuvre d'une tour de contrôle / vigie au sein de la filière afin de détecter de possibles faiblesses (entreprise en difficulté, ou rachat étranger indésirable) et sécuriser le tissu industriel en dialogue avec les services de l'État.

\* Garantir que les projets d'infrastructure répondent aux normes éthiques et environnementales les plus élevées.

\* Favoriser un travail plus étroit entre les acteurs clés de l'industrie ferroviaire, créant ainsi un cadre propice à la promotion de bonnes pratiques en matière de RSE.

\* Renforcer la communication de la filière pour valoriser ses actions de façon coordonnée et unie.

# AUGMENTATION TARIFAIRE DU PASS NAVIGO



**Patrick RISPAL**  
Secrétaire de l'UIT

**D**ans un contexte de dégradation permanente des conditions de transports en Île-de-France, le tarif du Passe Navigo a encore augmenté !

Valérie Pécresse, Présidente d'Île-de-France Mobilités, s'est adressée dans un message à l'ensemble des usagers d'Île-de-France. Elle a tenté de justifier une énième augmentation du Passe Navigo, le faisant passer au premier janvier 2024, à un montant mensuel de 86,40 €. Elle a développé un argumentaire sur les investissements, certes nécessaires, mais qui lui permet surtout de faire diversion sur les réelles difficultés que rencontrent quotidiennement les millions d'usagers.

C'est donc une nouvelle augmentation, dans un contexte de dégradations perpétuelles des conditions de transports, où pas une semaine ne se passe, sans que les usagers aient à subir de très nombreuses avaries, entraînant d'importants désagréments dans leur vie professionnelle, comme dans leur vie privée.

La politique de libéralisation des entreprises de transports publics, qu'elle s'efforce d'imposer en mettant en place l'ouverture à la concurrence des personnels, dégrade jour après jour les conditions de travail des agents, entraînant inévitablement d'importantes dégradations concernant les conditions de voyages des usagers.

**Mutualisation des services, développement de la sous-traitance, diminution des effectifs, création de filiales de droit privé, changement de convention collective, etc.**

i

## POINTS CLÉS ET PRINCIPAUX ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET DES RÉGIONS :

Par rapport à ces différents objectifs, les engagements respectifs de l'Etat et des Régions sont :

- \* Apporter un soutien financier aux organismes de formation de la filière, notamment pour couvrir l'évolutions des métiers ferroviaires et des compétences (numérisation, décarbonation...);
- \* Créer des parcours de formation qualifiants qui prennent en compte ces évolutions de l'industrie ;
- \* Créer des équivalences aux habilitations aujourd'hui uniquement gérées par les opérateurs historiques (notamment SNCF, RATP) ;
- \* Soutenir financièrement l'émergence de l'Université du ferroviaire.

# L'UIT EN ÎLE-DE-FRANCE



Ces nombreuses restructurations montrent depuis plusieurs années des effets dévastateurs sur les personnels, les empêchant de mener à bien leurs missions de service public, de répondre aux besoins des usagers, dans le but d'apporter une offre de transports publics de qualité.

Cette politique entraîne aussi de nombreuses démissions, dues aux manques de considération et d'attractivité des métiers, ainsi qu'une déqualification professionnelle, associée à d'importantes difficultés de recrutements.

Alors, dans un contexte d'augmentations tarifaires récurrentes, le constat est aujourd'hui sans appel.

**Retards conséquents, annonces incessantes, anomalies récurrentes, pannes, difficultés financières... entraînant des conséquences directes sur les 6,2 millions d'emplois en Île-de-France, qui représentent 30 % du produit intérieur brut (PIB) national.**

Elle vante aussi, dans ce message, avoir signé un accord avec l'État, ce qui n'a rien d'étonnant puisque sa politique libérale s'inscrit dans la même veine que celle du gouvernement en place, qui dégrade aussi les autres secteurs du service public.

Le secteur de la santé illustre bien cette politique puisque, sous prétexte d'investissements importants dans la construction de nouvelles structures, nous constatons qu'elles font l'objet d'une suppression importante du nombre de lits et, par manque de personnels, se retrouvent dans l'obligation de fermer certains services dans des hôpitaux pourtant flambant neufs.

Alors, si Valérie Pécresse avait pour ambition de rassurer les usagers sur la nécessité d'une énième augmentation, qui semble être pour elle la seule mesure nécessaire à l'amélioration des transports, à la CGT nous affirmons, en revanche, que c'est en premier lieu cette politique libérale qui contraint les entreprises à dégrader les conditions sociales ainsi que les conditions de travail des agents, pour répondre aux exigences de productivité qu'elle impose dans la perspective de transformer les services publics en services marchands.

**Par conséquent, nous réaffirmons à la CGT que la pleine et entière responsabilité de la politique menée depuis maintenant plusieurs années, qui organise la dégradation des services publics et qui amplifie l'absence d'agents pouvant répondre aux besoins quotidiens des usagers, repose sur Île-de-France Mobilités.**

70 % des usagers des transports en commun sont en Île-de-France, le budget régional 2023 s'est élevé à plus de 5 milliards d'euros, dont 2 milliards dédiés uniquement aux transports.

Nous savons que le poste budgétaire dédié aux transports en Île-de-France est le plus important, c'est pour cela que nous demandons qu'il soit réorienté afin de répondre aux besoins des usagers.

Par ailleurs, bien que les pistes d'améliorations soient nombreuses, il suffit de constater la difficulté d'accès pour les personnes en situation de handicap.

Pour les Jeux Olympiques, et surtout Paralympiques, l'épreuve la plus difficile ne sera pas sportive.

Nous affirmons que ce sera très difficile, voire impossible pour les personnes en situation de handicap, de pouvoir se rendre sur les différents sites et cela même avec, là encore, une augmentation tarifaire prévue pendant l'événement.

# TRANSPORT ET DIGITALISATION

ANALYSE DE L'IMPACT DE LA DIGITALISATION  
ET LES ALGORITHMES DANS LES MÉTIERS DES  
TRANSPORTS URBAINS ET ROUTIERS VOYAGEURS



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

**L**es nouvelles technologies ont pris une place éminemment importante dans l'activité du transport. C'est pour cela que nous devons être vigilants sur l'impact qu'elles peuvent avoir en termes de pressions sur les salariés, liées aux exigences de productivité toujours augmentées que les politiques et les entreprises imposent. Alors bien sûr, à la CGT, nous ne sommes pas opposés aux nouvelles technologies, mais nous revendiquons qu'elles soient maîtrisées dans le but d'améliorer les conditions de travail des salariés et ainsi préserver les emplois, plutôt que de les supprimer.

Au-delà des traditionnels systèmes de pointages qui, en se numérisant, deviennent plus intrusifs, les outils digitaux et numériques mis en place par les entreprises de transport urbain et interurbain conduisent à une plus forte surveillance des salariés.

Par exemple, les conducteurs, les contrôleurs et les mainteneurs... sont particulièrement suivis par des outils de géolocalisation. Les administratifs aussi se voient de plus en plus imposés des outils permettant le contrôle de leur travail.



**i**

À LA CGT, NOUS CONTINUONS DE NOUS OPPOSER FERMEMENT À LA POLITIQUE DE LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS ET NOUS REVENDIQUONS, AFIN DE PERMETTRE UNE RÉELLE AMÉLIORATION IMMÉDIATE DES CONDITIONS DE TRANSPORTS :

- L'ARRÊT DE LA MISE EN CONCURRENCE DES PERSONNELS ET DES ENTREPRISES.
- UN PÔLE PUBLIC DU TRANSPORT.
- UN STATUT UNIQUE DES SALARIÉS DU TRANSPORT GARANTISSANT UN SOCLE SOCIAL DE HAUT NIVEAU.
- UNE REVALORISATION DES SALAIRES ET DES PENSIONS.
- UNE PRISE EN COMPTE DE LA PÉNIBILITÉ.
- UN PLAN DE RECRUTEMENT MASSIF.
- LA RÉORIENTATION DES BUDGETS EXPONENTIELS DÉDIÉS AUX APPELS D'OFFRES, DANS LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS D'AUJOURD'HUI ET À VENIR.

# TRANSPORT & DIGITALISATION



**S**'il apparaît que ces outils digitaux, logiciels et algorithmes sont de plus en plus perfectionnés et permettent de fiabiliser l'information voyageur, avec une précision plus fine sur l'heure d'arrivée des véhicules aux points d'arrêt, stations et gares, nous constatons qu'ils réduisent souvent la liberté d'action des salariés, en les rendant localisables en permanence par l'entreprise, ce qui permet à la direction de pouvoir augmenter la productivité en réduisant les temps de pauses, limitent les marges de manœuvre et les possibilités d'initiative des salariés, qui sont, dans certains cas, tout simplement illégaux.

## **LA CONDAMNATION D'AMAZON FRANCE LOGISTIQUE PAR LA COMMISSION NATIONALE DE L'INFORMATIQUE ET DES LIBERTÉS (CNIL) EN EST UN EXEMPLE.**

En effet, la direction a mis en place un système de surveillance de l'activité et des performances des salariés excessivement intrusif, par le biais des outils utilisés par les employés des entrepôts pour scanner les colis. Cet outil conduit le salarié à devoir

potentiellement justifier de chaque pause ou interruption.

Les scanners enregistrent, en effet, les temps d'inactivité supérieure à 10 minutes et le rythme de traitement des colis. Un autre outil mesure le temps entre le badgeage à l'entrée du site et le scan du premier colis.

C'est pour ces raisons que l'entreprise Amazon France Logistique a été condamnée à 32 M€ d'amende, qui correspond à 3 % de son chiffre d'affaires.

Nous constatons à la CGT que, dans le domaine du transport, le management est lui aussi impacté par la gestion des algorithmes, entraînant une gestion du personnel basée sur une soi-disant intelligence artificielle.

Le management algorithmique permet la collecte et le traitement d'une importante quantité de données sur les travailleurs. Il désigne le recours à des outils « d'intelligence artificielle » pour assurer le suivi et la gestion du personnel.

Des algorithmes fondés sur l'intelligence artificielle (IA) sont utilisés pour gérer, sanctionner et évaluer les performances des travailleurs. Les algorithmes ont besoin d'importantes quantités de données pour fonctionner. Ainsi des

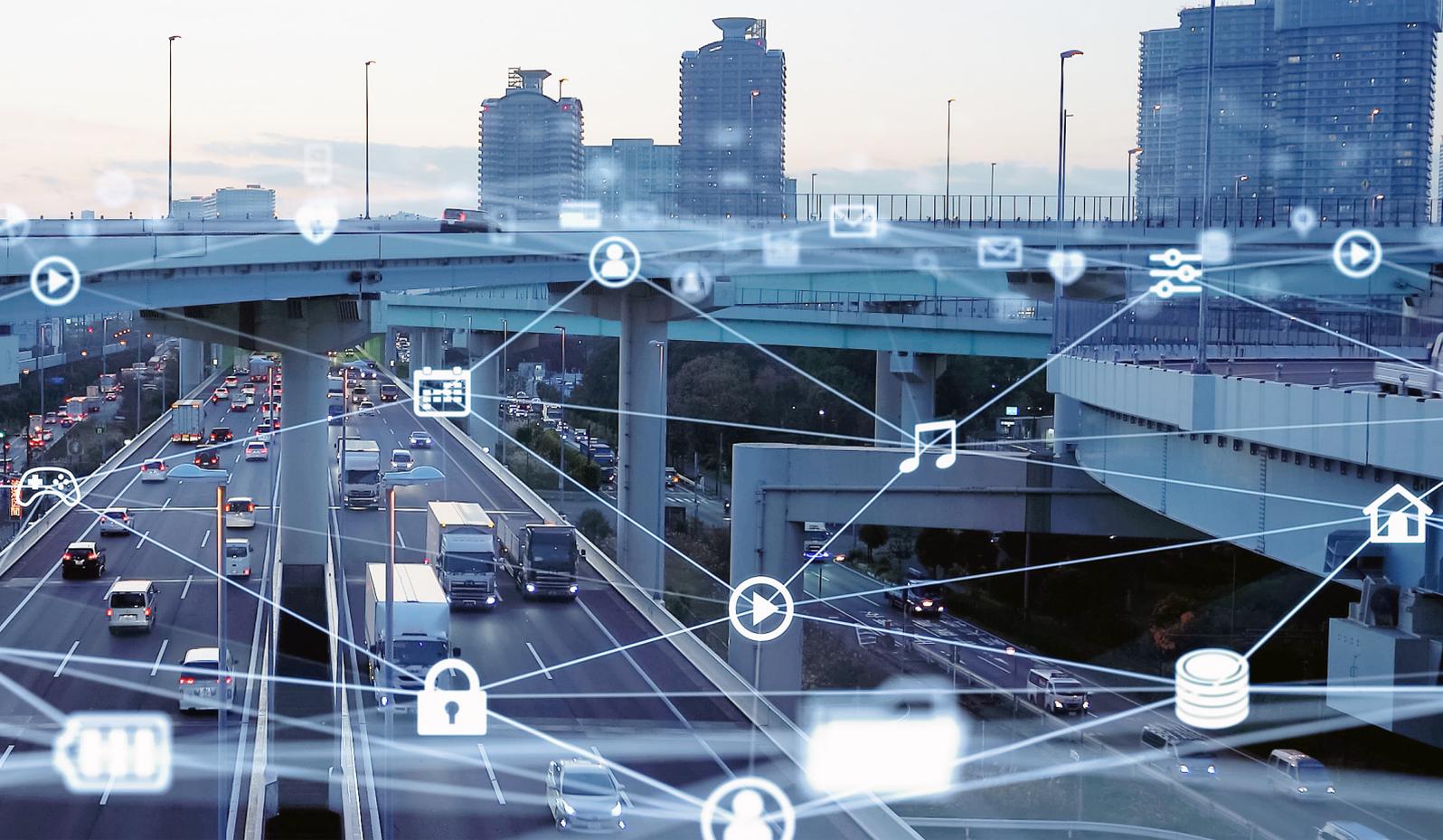
données de multiples sources sont recueillies et la quasi-totalité des activités des employés est suivie et contrôlée.

## **LA MOBILITÉ COMME SERVICE OU MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) : DES OUTILS NUMÉRIQUES QUI SE DÉVELOPPENT DE PLUS EN PLUS DANS LES TRANSPORTS URBAINS.**

Ils permettent aux usagers sur une même plateforme numérique de planifier, réserver et/ou payer un trajet intermodal. Ainsi, il est proposé à l'échelle d'un territoire, avec une information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel, une tarification adaptée au déplacement demandé, ainsi qu'une vente en ligne des billets.

Ce dispositif permet de centraliser les informations et la vente des billets. Ainsi le MaaS est une source de données considérables.

Le déploiement de nouvelles technologies au travail offre la possibilité à l'employeur d'une surveillance permanente et intrusive des travailleurs. Certains outils basés sur l'IA surveillent les travailleurs, ainsi que leur performance physique au travail.



Vitesse de travail, localisation, mouvements, rythme de travail, temps de pause et de conversations. Des badges intelligents équipés d'un GPS et d'une puce surveillent les déplacements des salariés sur le lieu de travail et détectent également le ton des échanges entre collègues.

Les outils d'IA enregistrent la frappe du clavier d'un ordinateur ou d'un PDA, surveillent l'utilisation des applications et l'historique de navigation, prennent des photos s'il y a une webcam, opèrent des enregistrements de l'écran... Les pratiques de surveillance permises par ces nouveaux outils numériques et algorithmiques peuvent conduire à s'immiscer dans la vie privée des salariés.

La surveillance permanente au travail a comme conséquence l'augmentation du stress des travailleurs. Une utilisation permanente ou malintentionnée des outils informatiques et algorithmiques a un réel impact sur la santé qui aujourd'hui commence à être mesuré. Ces pratiques nuisent lourdement à la santé des travailleurs. Certaines études ont mis en avant que la surveillance permanente des travailleurs engendre des niveaux élevés de stress, ainsi que de graves risques psychosociaux.

### **DES OUTILS NUMÉRIQUES D'AIDE À L'EXPLOITATION ET À L'INFORMATION DES VOYAGEURS SE DÉVELOPPENT DE PLUS EN PLUS DANS LES TRANSPORTS URBAINS.**

Le SAEIV, système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs, est un système de localisation en temps réel de véhicules de transport en commun pour améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des véhicules en circulation.

Il est séparé en deux parties distinctes. Un système d'aide à l'exploitation (SAE) qui combine plusieurs outils (GPS et compteur kilométrique notamment) permettant de localiser le véhicule et envoyer ces informations au conducteur ou à l'exploitant par des interfaces.

Le deuxième système concerne l'information voyageurs (SIV). Il informe les voyageurs de la destination des bus, du prochain arrêt et de l'état du trafic sur la ligne.

Ces outils numériques peuvent améliorer l'expérience du voyageur... mais ils sont susceptibles d'impacter les conducteurs en renforçant les possibilités de surveillance (notamment à travers la localisation).

Néanmoins, il existe des règles qui encadrent le respect de la vie privée des salariés.

### **LA VIDÉOSURVEILLANCE**

Les entreprises multiplient la pose de caméras dans les transports publics sous prétexte de renforcer la sécurité. Objectif initial « assurer la sécurité des personnes et des biens dans les transports publics » par l'installation de caméras de vidéosurveillance permettant d'enregistrer les images de façon continue ou à la demande du conducteur. Selon les fonctionnalités du système, les vidéosurveillances peuvent être interconnectées avec la transmission radio, permettant ainsi au régulateur d'entendre les incidents dans le véhicule, et même de transmettre le son aux forces de l'ordre.

Pour autant, nous constatons certaines dérives qui donnent lieu à des condamnations. À Montpellier, par exemple, condamnation de la TaM pour surveillance abusive d'un conducteur. Un conducteur, salarié des transports urbains de Montpellier, représentant du personnel, s'est vu reprocher d'avoir interrompu son service pour faire une pause. La preuve avancée : un visionnage en direct de la caméra embarquée sur laquelle on le voit un café à la main. Or, les bus et les tramways de l'entreprise avaient été équipés de caméras de vidéosurveillance uniquement, « officiellement », pour la sécurité des biens et des personnes, usagers et agents.

# TRANSPORT ET DIGITALISATION



Une mise en service doit faire l'objet d'une autorisation par arrêté préfectoral avec une demande de renouvellement tous les cinq ans.

Les supérieurs se sont appuyés sur plusieurs images issues des caméras, visionnées par des employés non habilités, dans un but autre que la sécurisation du transport.

Conséquence : versement au conducteur par la TaM de 4 000 € de dommages et intérêts pour utilisation abusive d'un système de vidéosurveillance et utilisation non autorisée des images recueillies, 1 000 € pour sanction abusive de mise à pied, 205,54 € bruts de rappel de salaire et 1 500 € de frais de justice.

## LES MOYENS DE PRÉVENTION ET D'ACTION DES ORGANISATIONS SYNDICALES

Face aux avancées technologiques et à l'essor du management algorithmique, la négociation collective apparaît comme un outil essentiel pour protéger les salariés de certaines pratiques.

En effet, les conventions collectives peuvent poser les limites de la surveillance des travailleurs par les outils d'IA ou exiger de définir des critères permettant de renforcer la transparence des décisions basées sur l'IA. La réglementation européenne attribue à la convention collective un rôle essentiel pour assurer la protection des droits et libertés en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel des travailleurs. L'article 88 du règlement général de l'Union Européenne reconnaît le rôle des conventions collectives pour la protection des droits en matière de traitement de données des salariés et pour la réglementation des processus de décision algorithmique. Les conventions collectives sont considérées comme des instruments qui permettent de garantir un traitement juste et légal des données à caractère personnel dans le cadre des relations de travail, notamment aux fins du recrutement et de l'exécution du contrat de travail. Par conséquent, les conventions collectives pourraient exiger des informations sur la façon dont

les employeurs utilisent les données personnelles des travailleurs ainsi que sur la manière dont ces données sont traitées par les systèmes d'IA.

## CONCERNANT L'INFORMATION DES INSTITUTIONS REPRÉSENTATIVES DU PERSONNEL (IRP)

L'employeur doit informer et consulter le CSE avant toute décision de mise en œuvre dans l'entreprise de techniques permettant un contrôle de l'activité des salariés, article L2312-38 du Code du travail.

## EN CONCLUSION :

Nous constatons que les technologies se développent très rapidement et leurs conséquences sont difficiles à anticiper, d'autant plus lorsqu'on les croise.

Il est donc fondamental de se tenir informé de ces technologies et de leurs conséquences sur l'emploi et les conditions de travail afin de faire respecter les lois qui régissent leur application. Il faut aussi que la CGT soit force de proposition pour améliorer la législation afin de protéger les travailleurs des potentielles dérives.

Par exemple, une loi a été adoptée en Espagne (loi Rider) en 2021 après plusieurs mois de négociation avec les organisations syndicales, qui a imposé aux plateformes espagnoles de mettre à disposition des syndicats les paramètres de l'algorithme utilisé, car cet outil pourrait influencer la charge et les conditions de travail des salariés. Cette obligation de transparence s'applique à toutes les plateformes numériques et à l'ensemble des salariés de ces plateformes.

En principe, seuls les conducteurs devaient pouvoir actionner la caméra en cas d'urgence et aucune information-consultation du comité social et économique (CSE) n'avait eu lieu au préalable.

Le conseil de prud'hommes a condamné l'entreprise car elle n'a pas respecté ses obligations légales.

Le CSE aurait dû, au préalable, avoir été informé et consulté (délit d'entrave).

**La Fédération nationale des syndicats de transports CGT a interpellé Patrice Vergriete, ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports, sur les nuisances sonores autour des aéroports pour en demander la limitation.**

Monsieur le Ministre,

La Préfète du Val-de-Marne, Madame Sophie Thibault, vous présentera très prochainement les conclusions de l'étude d'impact menée à l'aéroport d'Orly afin que vous tranchiez sur le scénario à mettre en application concernant la limitation des nuisances sonores autour des aéroports.

L'aéroport d'Orly est le premier concerné parmi les sept autres aéroports qui sont ceux de Lille, Roissy CDG, Beauvais, Bordeaux, Toulouse et Marseille. La décision qui sera prise pour l'aéroport d'Orly aura, de fait, des conséquences sur les autres aéroports. Aussi, sans remettre en question la perception ressentie par les riverains à la suite de la reprise de l'activité aérienne post-Covid, il nous semble important de rappeler que de nombreuses mesures ont déjà amélioré l'impact des pollutions sonores lié à l'activité de l'aéroport d'Orly. Il en est ainsi du renouvellement des flottes par des avions de nouvelle génération, des mesures d'approche en descente continue, d'un meilleur aménagement du territoire, des aides à l'insonorisation des logements et aussi du couvre-feu déjà en vigueur limitant mécaniquement la capacité d'accueil de l'aéroport en matière de mouvements d'avions, ce qui préserve les riverains d'un accroissement des nuisances subies ou perçues. Le but de l'étude d'impact vise à trouver des solutions permettant un juste et nécessaire équilibre entre les nuisances sonores incompressibles et la préservation de l'activité économique.

Par la présente, nous vous alertons sur les conséquences en matière d'emploi que pourrait avoir l'adoption d'un scénario impliquant une modération supplémentaire du trafic aérien.

Comme vous le savez, le modèle économique des compagnies aériennes basées sur l'aéroport d'Orly repose, en grande partie, sur l'utilisation optimale des avions en nombre de rotations journalières. Dans ce cadre, toute restriction horaire supplémentaire aura un impact économique immédiat sur ces compagnies. Par ailleurs, cette situation nous amène à réfléchir à ce modèle économique ainsi que les conditions sociales des travailleurs dans les compagnies aériennes avec l'exigence d'un haut niveau social. Pour autant, nous défendons l'emploi et les conditions de travail des salariés qui les composent. Sur l'aéroport d'Orly, tout accroissement du couvre-feu fragiliserait l'emploi et les compagnies aériennes basées sur cet aéroport, en particulier, le pavillon français telle la filiale d'Air France, Transavia.

La CGT tient à vous alerter sur le risque de perte d'emplois par centaines que pourrait générer un élargissement du couvre-feu sur la plateforme d'Orly et les conséquences que cela aurait pour le pavillon français. Même si le scénario d'une augmentation de 16 % de la fréquentation de l'aéroport d'Orly d'ici 2035 se confirmait, du fait d'utilisation d'avions plus capacitaires et d'un meilleur taux de remplissage, le bruit des avions devrait, quant à lui, fortement diminuer. Il nous faut également porter sur cette question une vision stratégique de moyen et long terme en intégrant le choix d'investissement de Transavia qui renouvellera sa flotte d'ici 2029, ce qui participera à 80 % de l'efficacité en matière de bruit.

Nous sommes convaincus que les enjeux environnementaux comme la lutte contre toute forme de pollution sont primordiaux. Il convient de développer des politiques publiques et des politiques industrielles en capacité de répondre à ces enjeux dans le secteur du transport aérien. Si la décision d'un élargissement du couvre-feu était prise, scénario qui à ce jour nous semble inopportun, elle devra s'accompagner de dispositifs garantissant la préservation de l'emploi et l'amélioration des conditions de travail des salariés concernés. Sûrs que vous mesurez l'importance que nous portons à cette question et toujours disponible pour débattre avec vous de ces enjeux,

soyez assuré, Monsieur le ministre, de l'expression de notre haute considération.



**Fabrice MICHAUD**  
Secrétaire général  
de la FNST CGT

# RAPPORT DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE

## FONCTIONNEMENT CONCURRENTIEL DU SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES DE PERSONNES

L' autorité de la concurrence est une autorité administrative indépendante en charge de veiller au libre jeu de la concurrence en France et d'apporter son concours au fonctionnement concurrentiel des marchés aux échelons européen et international (art. L.461-1 du Code du commerce).

Elle intervient notamment dans les domaines suivants :

- \* **Lutte contre les ententes et les abus de position dominante.**
- \* **Contrôle des opérations de fusions-acquisitions (opérations dites de « concentration »).**
- \* **Formulation d'avis et de recommandations à l'attention des pouvoirs publics (compétence consultative).**

Dans le cadre de ses attributions consultatives, l'autorité a rendu public le 29 novembre 2023 un rapport sur le fonctionnement concurrentiel du secteur des transports terrestres de personnes. Ce rapport traite de la concurrence sur le transport interurbain par autocar, cars Macron, le rail, le transport particulier de personnes, taxis et VTC et le transport urbain.

Sa lecture présente plusieurs intérêts pour les comités sociaux et économiques (CSE) et les organisations syndicales de salariés intervenant dans ces domaines. Il donne un aperçu de l'état des forces en présence dans les transports terrestres de personnes, secteurs que les politiques

publiques actuelles entendent libéraliser, en favorisant l'arrivée de nouveaux acteurs en lieu et place des monopoles historiques de la SNCF et de la RATP. Elle donne des indications sur les leviers que l'autorité recommande aux pouvoirs publics (État, parlement, collectivités locales...) d'actionner pour poursuivre la transformation de ces secteurs en marchés concurrentiels.

**GLOBALEMENT, L'AUTORITÉ LOUE LES VERTUS DE LA CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE PERSONNES ET DEMANDE AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES D'ÊTRE L'UN DES LEVIERS DE SON DÉVELOPPEMENT.**

L'autorité attribue en effet des mérites généraux d'efficacité, de qualité et de respect de l'environnement à la concurrence dans de nombreux passages de son avis, qu'elle n'étaye toutefois pas par des données spécifiques.

Concernant les cars Macron, on notera que l'autorité, citant le Groupement des autorités responsables de transport (GART), mentionne que leur développement offre une alternative plus écologique aux modes de transports individuels, mais que leur impact sur l'environnement reste sujet à débat, en raison des émissions de gaz à effet de serre générées par les autocars.

Citant la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) – « leurs bilans énergie et carbone sont globalement négatifs » – si l'on considère qu'ils se substituent au train, l'autorité recommande au final à l'Agence de l'environnement et de la

maîtrise de l'énergie (Ademe) d'actualiser son étude sur le bilan environnemental des cars Macron.

La plus grande nouveauté est que l'autorité demande désormais aux collectivités territoriales de faire jouer la concurrence dans le cadre de leur politique de mobilité, et de s'organiser entre elles pour y parvenir.

**DEPUIS LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) DE 2019, LE TRANSPORT URBAIN ET PÉRIURBAIN EST EN EFFET PRINCIPALEMENT GÉRÉ PAR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET LES RÉGIONS.**

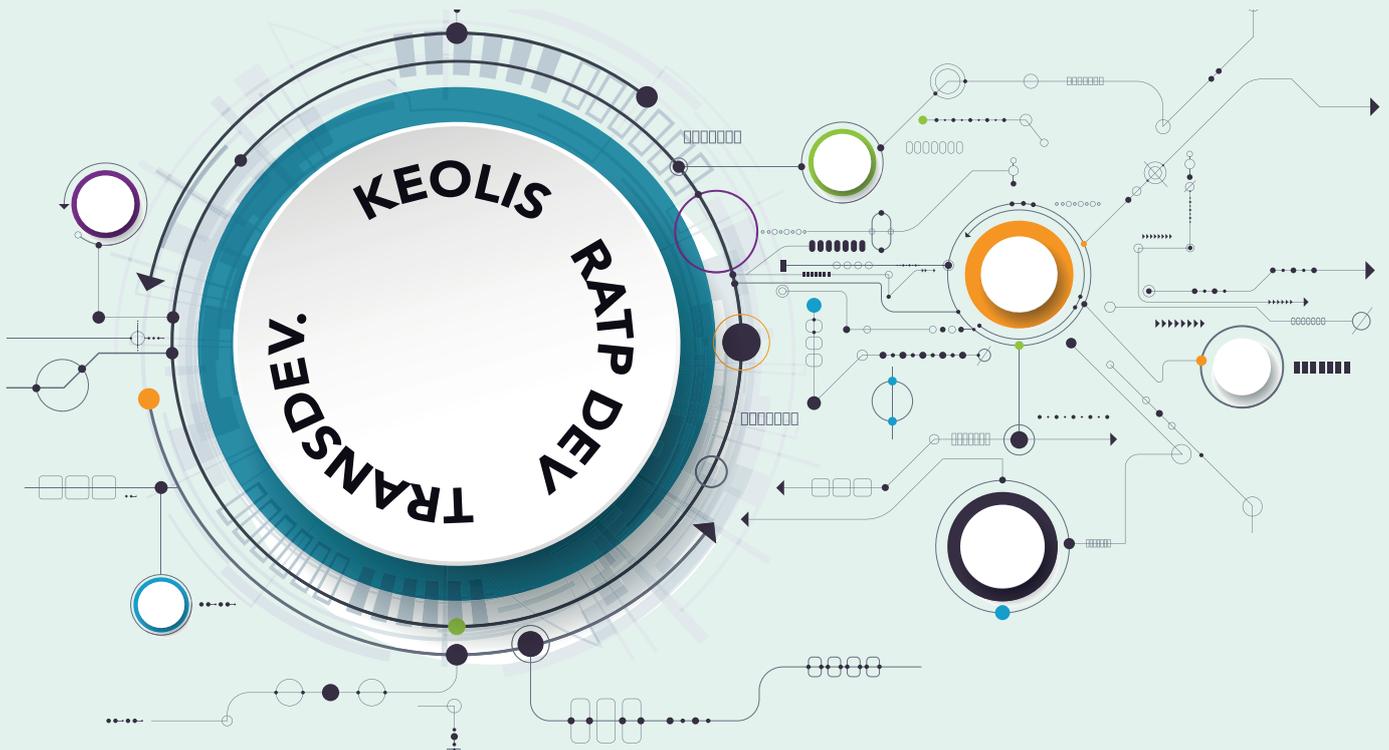
En matière de transport urbain et périurbain, les autorités organisatrices de transports sont appelées autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Depuis cette loi, les AOM sont en principe les intercommunalités, autrement dit les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) – métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération et communautés de communes – permettant à la Région de jouer un rôle de coordination et de cheffe de file.

Sur les territoires des collectivités qui n'en ont pas manifesté la volonté, c'est la Région qui joue le rôle d'AOM à la place des structures intercommunales.

Avant la LOM, les AOM étaient surtout les agglomérations. Désormais, ce sont les communautés de communes, pour 58 millions d'habitants et les Régions, pour 10 millions d'habitants.

# RAPPORT DE L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE



**L'AUTORITÉ ESTIME QUE LA CONCURRENCE N'EST PAS ASSEZ FORTE SUR LE TRANSPORT URBAIN, EN RAISON DU POIDS DE KEOLIS, RATP DEV ET TRANSDEV.**

L'autorité de la concurrence indique que la Cour des comptes faisait déjà ce constat en 2005, à propos de Keolis, filiale de la SNCF, Comex et Transdev. Comex, devenue Veolia Transport en 2006, a depuis fusionné avec Transdev en 2006. RATP Dev, filiale du groupe RATP, a été créée en 2002 et s'est désormais fortement développée.

L'autorité de la concurrence en veut pour preuve plusieurs appels d'offres récents concernant des métropoles qui n'ont vu qu'un seul candidat déposer une offre : Lyon en 2017 (Keolis), Dijon en 2023 (Keolis), Nantes en 2018 (Semitan, dont Transdev est actionnaire), Rennes en 2018 (Keolis), Montpellier en 2017 (avec deux offres, l'une de Transdev, l'autre de la société d'économie mixte TaM dont Transdev est actionnaire).

Keolis, Transdev et RATP Dev dominent dans les agglomérations de taille moyenne et intermédiaire, sauf quelques exceptions dans les agglomérations de taille moyenne où des acteurs de plus petite taille interviennent (parfois étrangers comme les espagnols Vectalia et Moventis).

Seuls les marchés de plus petite taille et sans modes lourds (métro et tramway) paraissent solliciter un plus grand nombre d'opérateurs à la stratégie souvent régionale.

**L'AUTORITÉ MENTIONNE LA TENDANCE ACTUELLE À LA REMUNICIPALISATION.**

Selon une recherche universitaire parue en 2023, et mentionnée par l'autorité dans son rapport, une tendance à la remunicipalisation de l'exploitation des réseaux de transport est actuellement à l'œuvre, mais le mouvement reste encore minoritaire.

Sur 335 appels d'offres (hors Île-de-France et DROM-TOM) recensés au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la remunicipalisation représente 8,7 % du stock actuel de réseaux de transports publics urbains en France. De 1995 à mi-2022, en France métropolitaine (hors Île-de-France), une remunicipalisation a eu lieu tous les ans en moyenne.

La population concernée par ce mouvement augmente fortement depuis 2012, puisque 2 millions de personnes étaient concernées en 2011 contre 6,5 millions en 2022.

Sur les 22 métropoles françaises, 6 ont connu une remunicipalisation, soit 27 % d'entre elles.

Avec Paris et Marseille, historiquement en gestion publique, 8 métropoles françaises sont concernées par la remunicipalisation, soit 36 %.

Les principales motivations des élus pour remunicipaliser sont :

- \* Répondre plus efficacement et plus globalement aux enjeux de mobilité du territoire.
- \* Gagner en performances productives, économiques et financières (productivité, coûts, subvention).
- \* Raccourcir et fiabiliser la chaîne décisionnelle.
- \* Gagner en performances commerciales (dynamisme commercial, recettes et fréquentation).

**L'AUTORITÉ INCITE EN PREMIER LIEU LES AOM À LA VIGILANCE VIS-À-VIS DES MONOPOLES HISTORIQUES DE LA SNCF ET LA RATP.**

Concernant la SNCF, l'autorité considère que sa position sur le rail est de nature à conférer un avantage concurrentiel significatif à Keolis à l'occasion de la négociation d'appels d'offres dans des territoires desservis par le train. L'autorité tenait déjà cette position en 2009. Concernant la RATP et la SNCF en Île-de-France, l'autorité considère que leur statut de monopole peut faciliter l'éviction des autres intervenants (avec des atouts tels que la notoriété, l'accès à moindre coût à des financements externes, les compétences techniques et la mise à disposition de personnel, l'accès à des matériels...). L'autorité tenait déjà cette position en 2020.

Suite page 14

Elle la réitère en 2023 à propos de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus sous monopole de la RATP à Paris et en petite couronne prévue pour 2025-2026. L'autorité se fait aussi l'écho de l'autorité de régulation des transports (ART) qui considère que l'attribution de la gestion de deux nouvelles lignes de métro sur quatre à la RATP est problématique (les deux autres ayant été attribuées à Keolis), faute de séparation fonctionnelle robuste entre les activités de gestionnaire d'infrastructures et les activités d'opérateur de transport.

**L'AUTORITÉ RECOMMANDE EN DEUXIÈME LIEU L'ALLOTISSEMENT.**

L'autorité regrette que la plupart des métropoles et des grandes agglomérations confient toujours la totalité (ou l'essentiel) de leurs services de transport à un opérateur unique. Comme elle l'avait déjà fait précédemment, l'autorité plaide pour l'allotissement, autrement dit la division du service de transport en plusieurs segments. Soit par modes de transport (métro, bus, tramway...), soit par zone géographique, soit par détachement de certaines activités connexes (maintenance, billettique...), ou encore par lots regroupant plusieurs lignes d'un mode de transport (plusieurs lignes de bus par exemple).

L'autorité note que des réflexions sont en cours pour allotir à Clermont, Dijon, Nantes et Saint-Étienne (mais pas à Bordeaux, Brest, Lille et Metz), et insiste plus particulièrement sur deux villes importantes, qu'elle valorise, comme Lyon, dont SYTRAL a décidé d'allotir son réseau entre modes lourds (tramway, métro) et modes légers (bus), et Paris intra-muros dans les années à venir.

L'autorité salue en particulier la politique du SYTRAL lyonnais qui consiste à créer une société publique locale en charge de l'information des voyageurs, de la distribution, de la communication et de la gestion des parkings relais pour vélos et véhicules légers, dans l'objectif de pallier les risques d'une dégradation de la qualité des transports liée à la multiplicité des opérateurs et à confier la gestion des correspondances entre les lignes à l'un des opérateurs, tout en admettant ses difficultés.

**L'autorité mentionne que selon ces entretiens avec les AOP, le modèle mono transporteur a pour avantages :**

Un interlocuteur unique, une qualité de service identique en tout point du territoire, notamment en matière d'information voyageurs, des interconnexions facilitées entre les lignes et les modes, la cohérence en termes de marque, de tarification, de billettique et de communication, un pilotage qui paraît moins complexe, et des coûts par conséquent moindres.

Lorsque le réseau n'est pas alloti, il est possible d'intéresser l'opérateur aux recettes (et de lui transférer une partie du risque d'exploitation), et sa capacité à augmenter la fréquentation devient alors l'un des critères de sélection. Cet intéressement est moins aisé lorsque le réseau est très alloti, chaque opérateur se voyant confier une partie seulement du réseau.

L'AOM doit alors couvrir l'entièreté du risque d'exploitation, et la concurrence porte alors surtout sur la diminution des coûts d'exploitation.

Techniquement, l'allotissement s'avère par ailleurs difficile lorsque le réseau ne dessert pas des pôles urbains bien distincts et comporte des lignes toutes interconnectées, lorsque ce n'est pas l'AOM qui est propriétaire des centres de maintenance et des dépôts et lorsque leur installation n'est pas cohérente avec l'éventuel découpage par lots, et cela pour les modes lourds (davantage que pour les bus).

**LE TRANSFERT DE PERSONNEL**

Juridiquement, l'allotissement pose des difficultés en matière de transfert de personnel. Le Code des transports prévoit le transfert automatique des personnels en cas de changement d'opérateur à condition qu'un accord de branche ait été conclu. C'est le cas pour les services routiers interurbains (ainsi que pour la RATP), mais pas pour le transport urbain.

Faute d'accord de branche dans le transport urbain, c'est le régime de l'article L. 1224-1 du Code du travail qui s'applique. Cet article rend possible le transfert des contrats de travail, mais à la condition que le nouvel employeur « récupère » une entité économique autonome précédemment unique.

Ce n'est généralement pas le cas en cas d'allotissement, puisque le nouvel entrant récupère alors une partie seulement de l'activité de l'entreprise précédente.

**L'AUTORITÉ COMPTE SURTOUT FINALEMENT SUR DES MESURES RELEVANT DE LA TECHNIQUE CONTRACTUELLE POUR RENFORCER LA CONCURRENCE.**

Les obstacles à l'allotissement et à l'introduction de nouveaux acteurs sur le marché du transport urbain conduisent en effet l'autorité à recommander principalement aux AOM d'inclure des incitations à la qualité de service et à la performance assorties de pénalités dans leurs futurs appels d'offres et contrats. En particulier lorsqu'il s'agit de tout confier à un seul opérateur.





De veiller à ce que leurs choix techniques initiaux ne les rendent pas ultérieurement captifs d'un opérateur, par exemple en achetant le matériel roulant et le système de charge électrique à des entreprises distinctes (cas de la métropole de Nancy avec les trolleybus) ou encore en obtenant du constructeur de matériel roulant qu'il communique les éléments techniques d'interface, de façon à pouvoir les communiquer aux concurrents dans le cadre des appels d'offres (cas des tramways Alstom de la métropole Nice-Côte d'Azur).

**L'autorité conseille aux AOM** d'étaler leurs appels d'offres dans le temps et d'établir des calendriers prévisionnels pour permettre à un plus grand nombre d'opérateurs d'y répondre, de leur donner toutes les informations nécessaires à la construction de leurs réponses (consistance, volumétrie...), de se professionnaliser en recourant, le cas échéant, à des experts techniques, juridiques et financiers, mais en se méfiant des cabinets affiliés aux gros opérateurs (Systra pour la SNCF et la RATP, Transamo et Egis pour Transdev), de travailler ensemble pour mutualiser les bonnes pratiques en matière de concurrence.

## **UN DEMI-AVEU D'ÉCHEC, MAIS DE VRAIS RISQUES CONCERNANT LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET D'EMPLOI.**

L'avis de l'autorité de la concurrence sonne pour l'heure comme un demi-aveu d'échec des politiques visant à libéraliser le transport urbain. Comme le montrent les grandes étapes de son argumentation, l'autorité commence par inciter les collectivités locales à se défier des trois grands opérateurs (et surtout de la SNCF et de la RATP, au titre de leur statut de monopole historique).

Mais sans y croire vraiment, de sorte qu'elle recommande de nouveau la stratégie de l'allotissement comme moyen de contrecarrer progressivement les grands opérateurs.

Mais sans y croire non plus tout à fait, de sorte qu'elle finit surtout par recommander aux collectivités territoriales d'être plus exigeantes avec la SNCF, la RATP et Transdev en matière de qualité de service et de performance.

**Il reste néanmoins probable que l'allotissement et surtout l'accroissement des exigences des AOM soient à l'ordre du jour des prochains appels d'offres, en parallèle d'une logique de réduction des coûts.**

C'est un point de vigilance pour les syndicats et les CSE en matière de conditions de travail : risque d'accroissement de la pression sur les salariés pour répondre aux exigences croissantes de la collectivité, risque que les salariés doivent, à un titre ou un autre, absorber les problèmes d'interface générés par l'attribution d'un lot à un autre opérateur.

C'est évidemment un point de vigilance en matière de statut professionnel, avec le risque que les conditions d'emploi des salariés des lots allotis tirent à terme tout le monde vers le bas.

## **UN ARGUMENTAIRE IMPLICITE POUR NE PAS ALLOTIR... ET MÊME REMUNICIPALISER**

**Les obstacles à l'allotissement mentionnés par l'autorité peuvent en fait servir d'argumentaire pour dissuader les AOM (en particulier les maires) d'y recourir.**

**Et même pour remunicipaliser, si on leur ajoute les avantages de la remunicipalisation selon les élus qui ont opté pour elle.**

# J'ADHÈRE



Scannez le  
QRCode présenté  
ici et suivez les  
instructions sur  
votre téléphone.

# JE SCANNE

Si vous ne pouvez pas scanner taper:  
<https://www.cgt.fr/syndicalisation/syndiquez-vous>  
sur votre navigateur

# Stage Transports (UIT)



Dates : du 10 au 14 juin 2024

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 2024 SUR [www.cgt.fr](http://www.cgt.fr) (formation syndicale)**

### STAGE TRANSPORTS (UIT) DU 10 AU 14 JUIN 2024

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](mailto:territoires@cgt.fr) ☎ 01.55.82.81.56

▪ UIT CGT – Case 571 – 263 rue de Paris – 93515 Montreuil Cedex @ [uit@cgt.fr](mailto:uit@cgt.fr) ☎ 01.55.82.80.47

## TERRITOIRES

POINTS D'ANCRAGE DE L'ACTIVITÉ REVENDICATIVE

### BUREAU DE L'UIT

#### MEMBRES ÉLUS

**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 (FNISM-CGT)**

**Pierrick Samson**  
Fabien Delacroix  
Marc Sagot



Fédération  
Nationale des  
Syndicats  
Maritimes

"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."



#### MEMBRES DE DROIT

**Thierry Nier**

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**

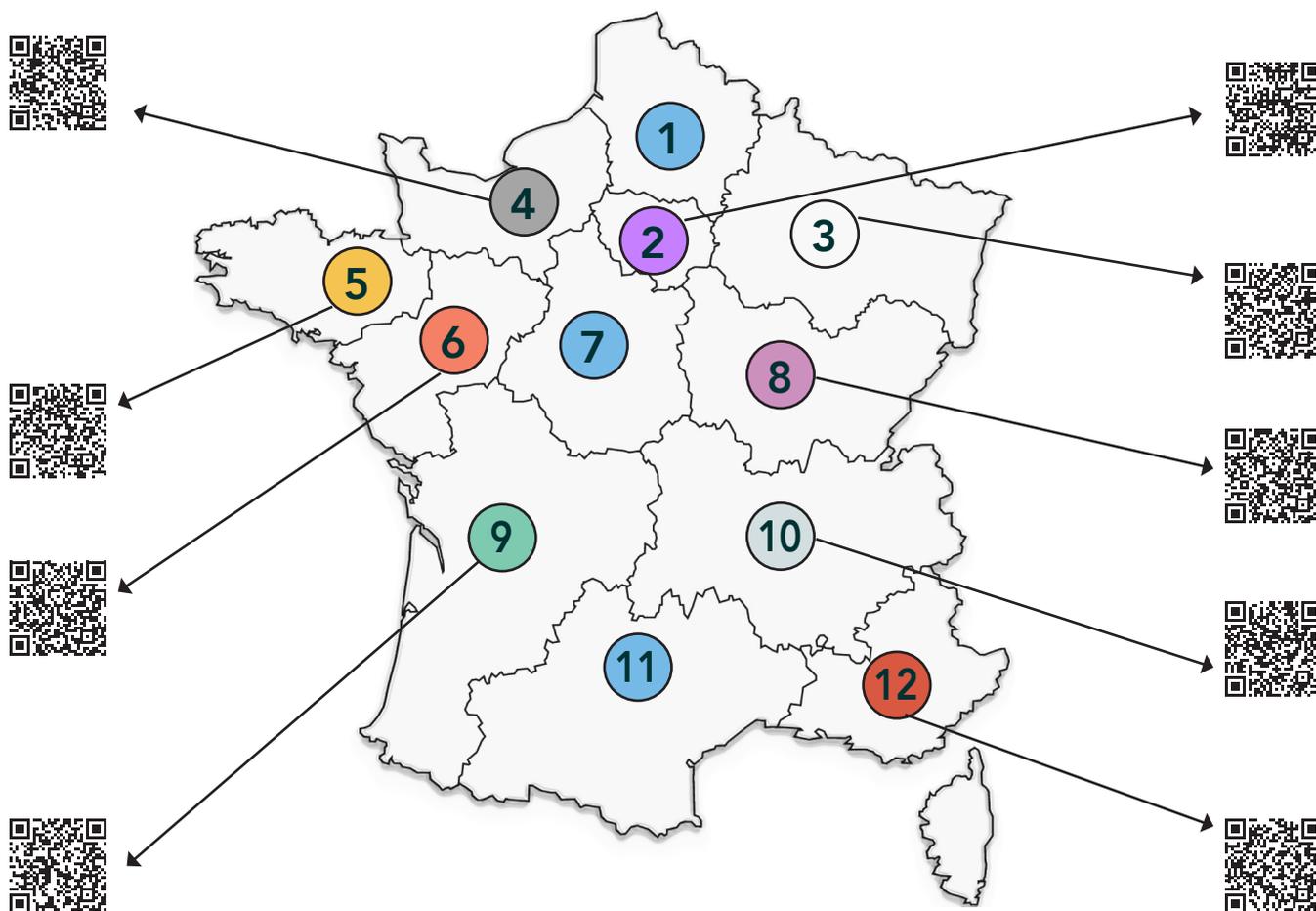
Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats des transports CGT

**Pierrick Samson**

Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT

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

# 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

## EN COURS DE CRÉATION

7

11

1





*la*  
**cgjt**

**UIT**

*Union  
Interfédérale  
des Transports*