



LIAlSON

N°118
1^{ER} TRIMESTRE 2025

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS

13^e CONFÉRENCE DE L'UIT



THÈME 1 LA CONCURRENCE

PAGE

4

PAGE
16

THÈME 2 REVENDEICATIONS

THÈME 3 L'UIT EN TERRITOIRE

PAGE

19

SOMMAIRE

- 5 LE TRANSPORT AÉRIEN
- 6 LE TRANSPORT MARITIME
- 7 LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES
- 9 LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS
- 11 LES TRANSPORTS URBAINS DE VOYAGEURS
- 12 LE FERROVIAIRE
- 14 LA CONCURRENCE ENTRE MODES DE TRANSPORT
- 15 RÉPONSE AUX BESOINS ET COMPLÉMENTARITÉ DES MODES DE TRANSPORT
- 16 OBJECTIFS ET PROPOSITIONS DE L'UIT CGT
- 19 L'UIT EN TERRITOIRE



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 118
(1^{er} Trimestre 2025)
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 :
Patrick RISPAL

Conception-réalisation :
Agence Comtown/FMR
Photos et illustrations :
Agence Comtown, IS, DR



Impression :
Rivet Presse Édition- Limoges



PRÉAMBULE

13^e CONFÉRENCE DE L'UIT

La 13^e Conférence de notre Union interfédérale des transports (UIT) se tiendra les 24, 25 et 26 juin 2025.

Rappelons pour commencer que l'UIT fut créée il y a 45 ans, le 27 mars 1980, dans une démarche confédérale sous l'impulsion de Georges Ségué regroupant, dans un premier temps, les Fédérations des transports et celle des cheminots. Elle aura pour champ d'action les transports terrestres, aériens, fluviaux, urbains et les services de nettoyage.

Outil de coordination, sa création se voulait une réplique à la politique de la coalition gouvernementale et patronale qui, dans le domaine des transports comme dans d'autres branches, se traduisait par la soumission de tout aux besoins des grandes puissances industrielles et financières nationales et transnationales, au mépris de l'intérêt national.

Elle fut rejointe en 1983 par la Fédération de l'Équipement devenue depuis Équipement Environnement puis, en 1986, par les Fédérations CGT des syndicats maritimes, puis celle des officiers de la marine marchande.

Ces cinq fédérations constituent aujourd'hui l'UIT.

La CGT porte une conception d'organisation des transports (fret et voyageurs) de nature à répondre au défi d'une société qui place l'homme – acteur, usager –, la sécurité, la préservation de l'environnement et la maîtrise de l'énergie au centre des préoccupations. La CGT milite pour une organisation et un fonctionnement du système de transports répondant aux besoins et compatibles avec un développement humain durable de la société. Considérant que ce secteur est stratégique, répond de l'intérêt général et est facteur essentiel de cohésions sociale et territoriale, la CGT estime que la collectivité doit en avoir la maîtrise pour imposer des règles fortes.

Aujourd'hui, l'UIT met notamment en débat une loi de programmation pluriannuelle de financement des infrastructures de transport voyageurs/marchandises sur moyen et long terme, pour contrer le capital qui, plus que jamais, veut assumer la maîtrise de bout en bout de l'activité transport, dans une pure logique de marché et pour ses propres intérêts, tant elle est essentielle pour l'activité économique.

Les orientations actuelles du patronat et du gouvernement, parfois sous couvert de réglementations européennes, conduisent à la privatisation des services publics de transport, à la mise en concurrence des modes de transport et de leurs salariés entre eux, avec pour seul objectif la recherche de profits.

Face à cela, notre UIT se doit d'être un outil permettant à nos adhérents de mieux s'approprier tous ces enjeux. Pour cela, il doit être à disposition de toute la CGT, tant au niveau national qu'en territoire. Pour y parvenir, nous avons besoin de travailler des contenus revendicatifs convergents entre les fédérations. Pour avoir une analyse plus fine, plus en phase avec les particularités et singularités régionales, nous devons poursuivre (ou relancer) l'outil UIT en territoire, au plus près du terrain et des salariés afin de créer les conditions de l'élévation du rapport de force.

Les documents préparatoires qui suivent sont des pistes de réflexion pour aider à la préparation des débats de notre 13^e Conférence, qui doivent nous permettre de fixer un cap pour gagner des transports respectueux des salariés, respectueux de l'environnement, au service de l'intérêt général.

Bonne lecture.

A - LA CONCURRENCE ENNEMIE DES SERVICES PUBLICS

La concurrence dans tous les domaines de l'économie est un pilier du système capitaliste, basée sur la compétition entre différents acteurs dont la motivation principale est la génération de profits.

La CGT y oppose une logique de réponse aux besoins, et la nécessité d'une transformation profonde de la société dans une logique de développement humain durable.

Sous l'impulsion de l'Union européenne et avec l'assentiment des gouvernements successifs, nous vivons depuis plusieurs décennies une vague de « libéralisation » et de privatisation de l'économie, qui a impacté plusieurs secteurs clés, avec comme exemples emblématiques, les télécommunications ou encore l'énergie.

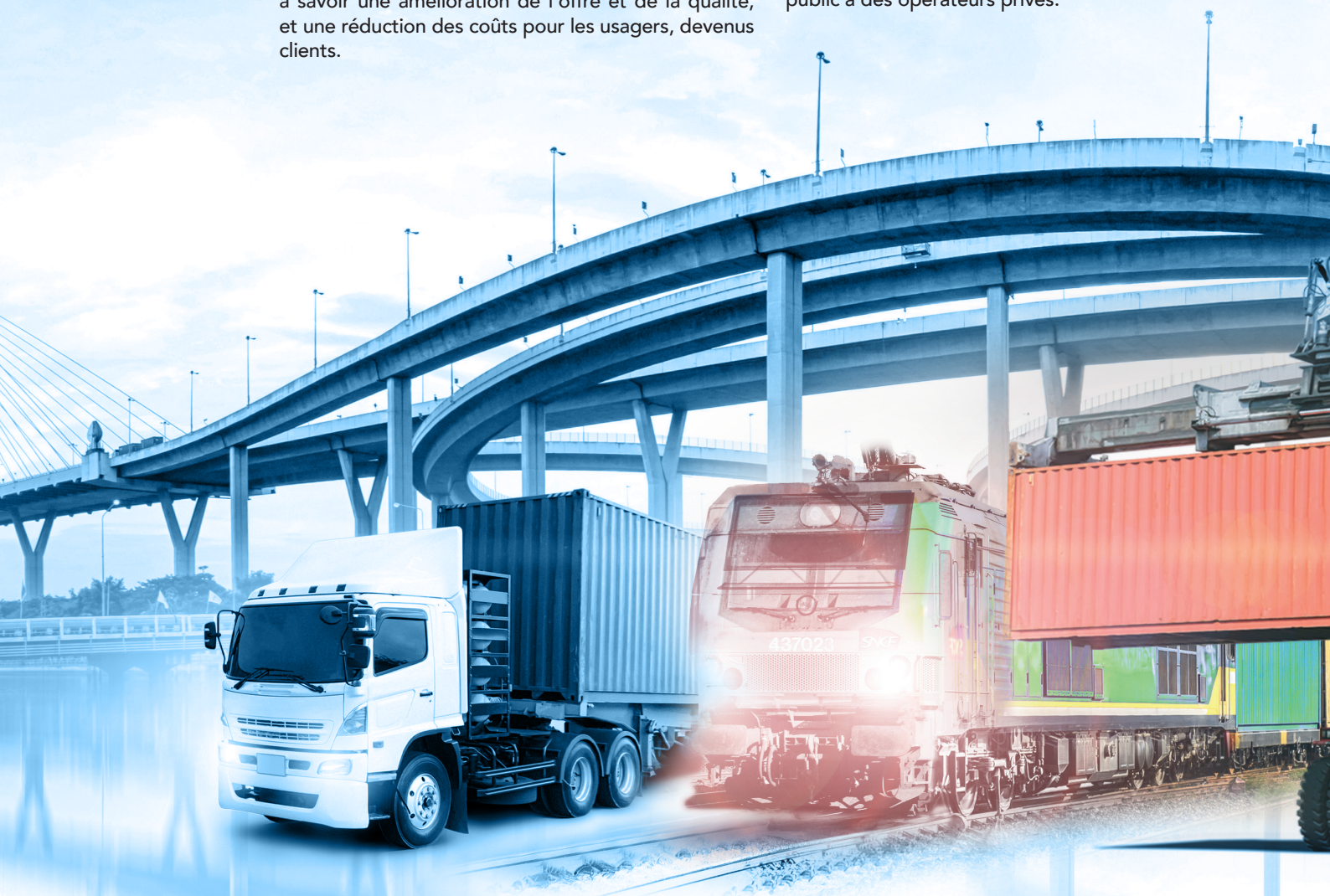
Ces libéralisations/privatisations ont été accompagnées des mêmes promesses dans tous ces secteurs, à savoir une amélioration de l'offre et de la qualité, et une réduction des coûts pour les usagers, devenus clients.

A contrario, par exemple, le prix du kilowattheure a plus que doublé en France depuis la libéralisation du marché, passant de 0,1061 € en 2007 à 0,2516 € TTC en août 2024, soit une augmentation de 137,17 %.

Ces politiques ont essaimé dans tous les secteurs de l'économie, en liquidant de nombreuses entreprises publiques ou administrations pour les livrer aux appétits du privé et de leurs actionnaires. Les principes d'égalité d'accès ou encore de tarification sociale ont été mis de côté au profit de logiques purement commerciales.

B - LA CONCURRENCE DANS LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS

Sous l'impulsion là encore des politiques libérales de l'Union européenne, l'ensemble du secteur des transports est aujourd'hui soumis aux règles du marché, qu'il s'agisse de services librement organisés ou par le biais d'appels d'offres (délégation de service public, marchés publics) en confiant la gestion du service public à des opérateurs privés.



1 - Le transport aérien



La libéralisation du transport aérien a été conduite aussi bien en Europe qu'en France avec l'introduction de règlements et de lois dès la fin des années 1980, même si le traité de Rome de 1975 mentionnait déjà le secteur des transports.

Celle-ci démarre en 1987 avec la libéralisation des trafics qui conduira à l'acte unique européen de 1993. Elle sera poursuivie avec « le paquet aérien de 2004 » symbolisé par « le ciel unique européen ». C'est le 1^{er} avril 1997 que les États membres ont perdu leurs prérogatives sur les droits de trafic, le cabotage ne pouvant notamment plus être refusé et les compagnies jouissant dorénavant d'une totale liberté tarifaire. L'institution du marché unique au 1^{er} janvier 1993 avait déjà largement enclenché la restructuration du ciel européen, jusqu'à dessiner trois grandes tendances :

● L'émergence de transporteurs « à bas prix » (easyJet en Grande-Bretagne, Ryanair, Transavia), les compagnies aériennes installant par ailleurs des filiales à « bas prix » ;

● La mise en place des politiques d'alliances et une concentration du secteur par des rachats ou fusions ;

● La constitution de grands groupes, dotés d'une stratégie d'organisation de leurs réseaux autour de structures de plates-formes de correspondance (hubs).

Cela a amené Air France à abandonner les liaisons les moins utilisées et les moins rentables, pour se recentrer sur celles ouvrant des perspectives de profits.

Au sein de ce système, seuls quelques grands aéroports européens tirent leur épingle du jeu, en accaparant le trafic le plus rentable.

En France, la décentralisation dans le secteur aéroportuaire, impulsée au début des années 2000, a pris toute son ampleur en 2004, avec le transfert de 150 aéroports aux collectivités territoriales. En 2005, une loi donne la « possibilité » aux acteurs publics de transférer les concessions de ses principales plates-formes régionales à des sociétés de droit privé. Dans un premier temps, ces aéroports ont été intégralement détenus par des capitaux publics et, en 2015-2016, le capital des aéroports de Toulouse, Lyon et Nice a été ouvert à des capitaux privés.

L'établissement public ADP est devenu depuis 2005 une société anonyme dont l'État a vendu désormais la moitié du capital au secteur privé.

Les conséquences sociales de la libéralisation

Avec la libéralisation, le transport aérien a vu apparaître des pratiques similaires à celles de la marine marchande, avec l'apparition de pavillons de complaisance au vu de la propension des transporteurs à s'enregistrer dans les États où la fiscalité, ou encore le droit du travail, leur est plus favorable.

Ce mouvement entraînant des délocalisations « intracommunautaires » entraînant de fait des pratiques très agressives de dumping social et fiscal.

De sorte que la libéralisation et la concurrence exacerbées accentuent les pressions que subissent les compagnies européennes vers une baisse des coûts et des gains de productivité, par la généralisation du « low cost ».

Cette pression s'exerce sur l'ensemble des salariés du transport aérien, des compagnies aériennes aux plates-formes aéroportuaires, avec une explosion de la sous-traitance où les critères de rentabilités sont devenus prioritaires au détriment de l'emploi, des salaires, des conditions de travail et du service public.



2 - Le transport maritime

La constitution d'oligopoles mondiaux et le recours généralisé, y compris par les pays de l'Union européenne, aux pavillons de « libre immatriculation » sont devenus la norme internationale.

La concurrence entre pays et territoires constitue le moteur essentiel des marchés du transport maritime. Elle est devenue la règle au détriment des droits sociaux des marins livrés à une véritable jungle sociale.

La concurrence conduit ainsi au développement des pavillons dits « économiques » dans les pays européens pour conserver les navires sous pavillon national, d'y trouver presque les mêmes avantages d'emploi du personnel qu'à la complaisance, tout en bénéficiant des aides et des exonérations nationales. En quelque sorte l'apparition de pavillons « nationaux de complaisance ».

De nombreux États ont alors créé d'autres registres, plus « compétitifs ». Le pavillon français est ainsi attribué par des registres différents répartis en deux catégories : celui soumis aux lois en vigueur sur le territoire considéré, les « registres bis internationaux » pour lesquels la loi consacre elle-même l'extraterritorialité des normes sociales.

Sur les 620 navires que possède la CMA-CGM, moins de 30 navires sont immatriculés à l'un des six registres que compte le pavillon français. L'essentiel de la flotte du premier groupe français et du troisième transporteur mondial bat pavillon du Liberia, des Bahamas ou d'Antigua-et-Barbuda...

Face à cette situation, l'Union européenne a institué une mince réglementation, notamment par une directive d'harmonisation du 13 décembre 1999 sur la durée du travail des gens de mer.

Celle-ci indique que les États membres doivent pouvoir vérifier la conformité aux dispositions pertinentes de la directive 1999/63/CE de tous les navires de mer faisant escale dans leurs ports, quel que soit l'État dans lequel ils sont immatriculés, afin de « préserver la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence ». La commission n'est pas allée au bout du lien substantiel entre le navire et l'État européen du pavillon, propriété, administration et droit social du marin.

Par ailleurs, en 2006 a été adoptée la Convention du travail maritime par l'OIT (Organisation internationale du travail) aujourd'hui ratifiée par 98 pays, dont la France. Les obligations et règles minimales édictées sont pour autant loin de remettre en cause le dumping social général et mondialisé du transport maritime.



3 - Le transport routier de marchandises

Dans les transports routiers de marchandises, la libéralisation est devenue effective le 1^{er} juillet 1998 avec la libéralisation du cabotage, c'est-à-dire la possibilité pour une entreprise non-résidente d'un pays membre de l'Union européenne d'y effectuer des transports intérieurs. Cette mesure a été mise en place en application du règlement (CEE) n° 3118/93 du conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre.

Les règlements du « paquet routier » applicables depuis le 4 décembre 2011 harmonisant l'accès à la profession (règlement 1071/2009/CE) et au marché (règlement 1072/2009/CE) posent quatre conditions : l'exigence d'établissement des entreprises de transport, « l'honorabilité professionnelle », la capacité professionnelle et la capacité financière.

Par ailleurs, une réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos a été mise en place (règlement 561/2006/CE) permettant la mise en place du chronotachygraphe à bord des véhicules afin d'enregistrer les détails des déplacements du conducteur ;

- La réglementation relative à la formation obligatoire des conducteurs ;

- Les réglementations sur les conditions de circulation des véhicules (poids et dimensions) ;

- La réglementation sur le transport des marchandises dangereuses ;

- La réglementation relative à la réception, à l'homologation et au contrôle technique des véhicules.

Pour autant cette réglementation n'est que peu respectée, au regard du faible nombre de contrôles pour plus de 6 millions de poids lourds en circulation selon les chiffres de 2021.

Depuis l'élargissement de l'Union européenne (UE), en 2004, le transport routier est dominé par des entreprises d'Europe centrale qui ont gagné des parts de marché en pratiquant un dumping social à grande échelle au vu des écarts de salaires. Sur le papier, ce dumping social est pourtant illégal. L'UE a mis en place des règles imposant un minimum de repos, ainsi qu'une protection des marchés nationaux, les camions internationaux n'ont qu'un droit limité au « cabotage », mais ces règles sont contournées voire tout simplement ignorées.

La part de marché européen du pavillon français évaluée à 50 % en 1999 a ainsi été ramenée à 10 % dix ans plus tard, 21 000 emplois étant supprimés dans l'intervalle. L'élargissement de l'UE en 2004 a permis à des entreprises dont les coûts de personnels sont moins élevés de contribuer à accélérer cette dégradation.

Les grandes entreprises du secteur ont créé des filiales au sein des pays à bas coûts salariaux et travaillent en sous-traitance auprès de la maison-mère française pour les trajets internationaux et les opérations de cabotage qu'ils induisent.

.../...



3 - Le transport routier de marchandises (suite)

Les véhicules utilitaires légers (VUL) sont exemptés de la plupart des normes européennes encadrant l'accès aux marchés du transport routier de marchandises. De fait, si la France a souhaité appliquer les dispositions du règlement n° 1071/2009 à ce secteur, en obligeant les sociétés à satisfaire aux conditions d'établissement, d'honorabilité et de capacités financières et professionnelles, elle demeure relativement isolée au sein de l'Union européenne.

Le « paquet mobilité » adopté en 2020 a introduit de nouvelles obligations ou régulations pour le secteur du transport routier de marchandises :

— L'interdiction faite aux conducteurs de prendre leur repos hebdomadaire à bord du véhicule ;

— L'obligation pour les entreprises de transport d'organiser le travail de leurs conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner, pendant le temps de travail, toutes les trois ou quatre semaines, au centre opérationnel de l'entreprise ou à leur lieu de résidence, pour y entamer ou y passer au moins leur temps de repos hebdomadaire normal ou compensatoire ;

— La période de carence de quatre jours durant laquelle, suite à un cycle de cabotage réalisé dans un État membre d'accueil, les transporteurs (non-résidents) ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule dans le même État membre ;

— La qualification des conducteurs de « travailleurs détachés » lorsqu'ils effectuent des transports de cabotage, des opérations de transport d'un État membre à un autre dont aucun n'est l'État membre d'établissement de l'entreprise de transport (opérations dites de « transport tiers ») ou certaines opérations de transport combiné, de sorte qu'ils bénéficient des conditions de travail et d'emploi, notamment en matière de rémunération, en vigueur dans l'État membre d'accueil ;

— L'application de la réglementation sociale européenne (RSE) sur les temps de repos et de conduite aux conducteurs et exploitants de véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes circulant à l'international, à partir de 2026, avec l'installation de tachygraphes dans les véhicules ;

— L'avancement de la date d'entrée en vigueur de l'obligation d'installer des tachygraphes intelligents de deuxième génération enregistrant automatiquement les passages de frontières ainsi que le passage de la période de contrôle en bord de route à 56 jours au lieu de 28 jours.

Pour autant, ce secteur demeure largement dominé par un dumping social généralisé lié à la concurrence à laquelle se livrent les entreprises. Les grands groupes du secteur ont su construire des modèles économiques s'appuyant essentiellement sur la sous-traitance et l'externalisation, tirant un maximum de profit de l'explosion du nouveau mode de consommation que représentent le e-commerce et les multiplications de commandes en ligne.

Force est de constater que les seuls gagnants sont les industriels comme les plates-formes de ventes en lignes qui imposent leurs tarifs de livraison au détriment de la sécurité, de l'environnement et surtout des conditions de travail, de vie et d'emploi.

Face à cette situation, il est indispensable de réguler cette profession en passant notamment par la mise en place, dans le transport routier de marchandises, d'une tarification sociale obligatoire et environnementale (TSOE). Elle doit permettre d'intégrer le vrai coût du transport pour mettre fin à la précarisation du transport routier et rééquilibrer les parts modales des différents modes de transports, en multimodalité et non en concurrence.



4 - Le transport routier de voyageurs

FIN 2021, 99 900 SALARIÉS (HORS INTÉRIMAIRES) TRAVAILLENT DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS (TRV).

LES GRILLES DE RÉMUNÉRATION CONVENTIONNELLES SONT À QUELQUES CENTIMES DU SMIC ET PLUS DE 70 % DES SALARIÉS SONT EMPLOYÉS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS RÉGULIERS ET 45 % DU PERSONNEL DE CONDUITE EST À TEMPS PARTIEL.

LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS RECOUVRENT PLUSIEURS TYPES D'ACTIVITÉS :

—○ Les services librement organisés (cars Macron) ;

—○ Le transport scolaire et périscolaire (notamment en milieu rural) ;

—○ Le transport touristique national ou international ;

—○ Les transports interurbains conventionnés ;

—○ Le transport interurbain en sous-traitance des transports urbains ;

—○ Le transport de personne à mobilité réduite (TPMR) ;

—○ Le transport privé (transport de personnel).

En 2009, l'Europe a ouvert la possibilité pour les transporteurs européens de commercialiser librement des services de cabotage, c'est-à-dire de desserte intérieure dans le cadre d'une liaison internationale régulière.

Cette libéralisation a ouvert la voie au développement d'une offre de desserte interurbaine régulière et non conventionnée par les acteurs historiques du transport international par autocar.

Le 6 août 2015, la « loi Macron » a permis à toute entreprise d'assurer des services réguliers interurbains par autocar. Ces services sont librement commercialisés ou supprimés lorsque tous les arrêts qu'ils desservent sont distants de plus de 100 kilomètres.

Ces services de cars régionaux sont vendus à prix défiant toute concurrence avec un prix au kilomètre à quelques centimes d'euro.

• LES CARS MACRON

Avant 2011, il n'existait pas de service non conventionné de transport interurbain régulier par autocar en France.

Les services interurbains qui assuraient des dessertes régulières par autocar – c'est-à-dire des services dont l'itinéraire, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance – étaient organisés par l'État ou les collectivités territoriales.

Cette ouverture à la concurrence a vu émerger quelques grands acteurs du secteur, comme Flixbus ou Eurolines, Ouibus (filiale SNCF aujourd'hui disparue), mais aussi des faillites comme Megabus. Ce secteur reste marqué par des conditions de travail pénibles, et des salaires "proches du Smic" et une rémunération améliorée par l'octroi de primes tendant à individualiser la rémunération, avec un dumping social lié à l'écart de conditions sociales entre les différents « pavillons ».

Suite page 10

4 - Le transport routier de voyageurs (suite)

• LES TRANSPORTS SCOLAIRES

Les transports scolaires sont de la compétence des régions, des communes ou intercommunalités. L'exécution des services de transport scolaire est assurée soit en régie, soit par une entreprise suite à des processus d'appels d'offres (le plus souvent des marchés publics) par lots de lignes et donc d'une mise en concurrence exacerbée, très souvent à l'avantage du moins-disant social.

Comme tous les secteurs soumis aux appels d'offres publics délégations de service public, les entreprises se livrent à une concurrence reposant essentiellement sur les conditions sociales et de travail des salariés.

La grosse majorité des salariés effectuant ces services sont à temps partiel ou en Contrat Périodes Scolaires à 600 heures/annuel qui est ni plus ni moins du travail intermittent.

• LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS

Les régions (autorités organisatrices des mobilités - AOM) définissent sur leurs territoires la consistance et les fréquences des services de transport de voyageurs par autocar.

Là encore, pour une durée de contrat de 5 à 7 ans, elles procèdent par appels d'offres et par lots auxquels les entreprises et grands groupes de transport (Keolis, Transdev, RATP Dev) répondent, avec comme dénominateur commun, la remise en cause des droits sociaux à chaque changement d'opérateur.

Certaines AOM ont une organisation en régie qui assure l'exploitation ou délègue la réalisation du service à une entreprise (régie déléguée).

• LE TRANSPORT INTERURBAIN EN SOUS-TRAITANCE DES TRANSPORTS URBAINS

Les opérateurs des transports urbains de villes importantes ou métropoles sous-traitent une partie de plus en plus importante de leurs réseaux à des

entreprises interurbaines avec l'accord de l'AOM.

La principale raison est l'écart de rémunération des personnels de conduite du TRV qui est en moyenne inférieure de 20 à 30 % aux transports urbains.

• LE TRANSPORT DE PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)

Le transport des personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite est une activité qui englobe plusieurs types de services :

—○ Le « service de substitution » qui doit obligatoirement être mis en place en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux urbains ou interurbains existants ;

—○ Les services « spécialement adaptés » ou « spécialisés » (appelés TPMR) comme étant des services dédiés aux personnes handicapées qui ne peuvent pas bénéficier des aménagements de mise en accessibilité du réseau de transport public ;

—○ Le service de transport scolaire à destination des élèves et étudiants en situation de handicap ;

—○ Le service de transport des établissements médico-sociaux (IME, IMC, ESAT...).

La plupart des transports sont réalisés avec des véhicules de moins de 9 places, dont le conducteur. Néanmoins, certaines entreprises peuvent utiliser des véhicules de plus de 10 places.

Les transports sont réalisés par des conducteurs-accompagnateurs qui doivent, au-delà de la seule conduite, accompagner les personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite.

Les derniers chiffres de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) estime à 2 % la répartition des salariés en conduite dans le secteur des transports des personnes à mobilité réduite.

Ce secteur est donc très restreint mais avec une forte concurrence puisque nous avons à la fois les entreprises dédiées aux transports des personnes à mobilité réduite, mais également les taxis, les sociétés de transports sanitaires qui se positionnent sur des appels d'offres publics.

Cette concurrence provoquée artificiellement permet de faire baisser le prix des marchés publics permettant ainsi aux autorités organisatrices de la mobilité de faire des économies.

Économies qui sont réalisées au détriment des salariés aussi bien sur les rémunérations que sur les conditions de travail.

5 - Les transports urbains de voyageurs

Les transports urbains de voyageurs sont largement soumis aux règles de la mise en concurrence, comme les autres modes de transport, par des textes européens et singulièrement le règlement OSP 1370/2007 de l'UE qui consacre l'ouverture à la concurrence comme étant la règle, en encadrant fortement les exceptions.

Pour autant, les directives européennes n'empêchent pas les collectivités d'opérer leurs réseaux de transports de voyageurs sur leur ressort territorial en propre par un opérateur public. La libéralisation du secteur n'est donc qu'un choix politique, ce n'est ni une fatalité ni une obligation.

Plusieurs textes, dits de transposition en droit national, ont été adoptés en France. C'est le cas des lois NOTRe et MAPTAM qui ont modifié le paysage politique et favorisé, sur les questions de transports, la région et l'intercommunalité en dépouillant les départements de leurs prérogatives.

La loi ORTF (organisation et régulation des transports ferroviaires) adoptée en 2009 a fixé les dates d'ouverture à la concurrence pour le réseau opéré par l'Épic RATP : à partir du 31 décembre 2024 pour le bus, au 31 décembre 2029 pour le tramway et au 31 décembre 2039 pour le métro et le RER.

Enfin la LOM (loi d'orientation des mobilités) adoptée en 2019 est venue fixer le cadre de cette ouverture à la concurrence, avec notamment le transfert des agents de la RATP mais également les salariés opérant sur le réseau Optile.

La recomposition du réseau de bus et tramway franciliens (Optile), sous l'impulsion de l'autorité organisatrice de la mobilité de la région Île-de-France, a commencé dès 2021. L'objectif affiché clairement par l'AOM est de réaliser des économies sur des contrats jusqu'alors passés de gré à gré. Cette politique a provoqué de fortes dégradations des conditions sociales des salariés mais également de la qualité du service public. Le Grand Paris Express a consacré cette politique de marchandisation du transport de voyageur par métro par le biais de délégation de service public au détriment de l'Épic RATP.

Pour cela, les groupes se sont organisés pour pouvoir répondre aux appels d'offres et s'offrir une part du gâteau ! C'est vrai pour l'Épic RATP par le biais de sa filiale RATP Cap Île-de-France, mais également pour Keolis et Transdev, sans oublier que l'AOM, pour alimenter les opérateurs privés régionaux, a mis en place des lots à leur taille !

Comme dans les autres modes de transport, la concurrence se fait entre salariés au prix d'une pression sur leurs conditions sociales et salariales. Seul le rapport de force permet aux salariés de s'y opposer, quel que soit le groupe retenu.

La situation existante sur la région francilienne est ainsi devenue un laboratoire géant des politiques libérales mises en œuvre par les autorités politiques, accompagnées par les multinationales françaises, qui se déclinent partout en territoire. L'exemple de Sytral Mobilités, sur le périmètre de la métropole de Lyon et du département, en est une parfaite illustration avec l'allotissement du réseau lyonnais livré aux appétits financiers des groupes.



6 - Le ferroviaire

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DANS LE FERROVIAIRE S'EST FAITE EN DIFFÉRENTES ÉTAPES PAR L'ADOPTION DE DIFFÉRENTS PAQUETS FERROVIAIRES.

La directive 91-440 a d'abord imposé la séparation comptable du gestionnaire de l'infrastructure de l'exploitant (séparation de la roue et du rail), avec comme logique de permettre un « accès non-discriminatoire » aux nouveaux opérateurs. En France, cela s'est traduit par une première réforme ayant conduit à la création de RFF en 1997, devenu propriétaire du Réseau. La SNCF, à travers SNCF Infra, assurant par ailleurs une gestion et une exploitation déléguées.

L'ouverture à la concurrence du trafic fret transfrontalier est effective en 2003 après l'adoption du premier paquet ferroviaire en 2001. Ce paquet réglementaire européen a notamment imposé des règles pour l'attribution des sillons, mais aussi sur la tarification pour l'accès à l'infrastructure.

Le trafic fret intérieur a ensuite été libéralisé à compter de 2006. Aujourd'hui, une quinzaine d'entreprises ferroviaires de fret opèrent en France, dont des filiales des opérateurs européens que sont DB Cargo, filiale de la Deutsche Bahn (Allemagne) et Lineas filiale de la SNCB (Belgique).

Le résultat de 20 ans d'ouverture à la concurrence est désastreux. La part modale du fret ferroviaire est passée de 14,6 % en 2009 à 8,9 % en 2023. Fret SNCF assurerait 50 % de ce total tout en ayant perdu plus de 10 000 emplois sur la même période.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, Fret SNCF a été liquidée et son activité a été filialisée, suite à une procédure engagée par la Commission européenne pour aides d'État jugées illégales.

Deux filiales, Hexafret et Technis, ont été créées et les personnels de Fret SNCF y ont été transférés, avec une plus que probable remise en cause de leurs conditions sociales. L'ouverture du capital d'Hexafret est même prévue en 2026.

Aucun retour d'expérience sur la libéralisation du fret n'a jamais été réalisé, et pour cause, c'est un désastre !

La libéralisation du transport de voyageurs est ensuite intervenue à compter du 13 décembre 2009 avec une ouverture à la concurrence pour les trafics internationaux sous la forme de services librement organisés avec possibilité de cabotage. Seule une entreprise s'est engagée (Thello), laquelle opérait pendant quelques années des liaisons de nuit vers l'Italie et Nice-Milan de jour.

LES RÉFORMES FERROVIAIRES DE 2014 ET 2018

Une première réforme ferroviaire est intervenue en 2014, qui a entériné l'éclatement de l'entreprise SNCF en trois Épic pour préparer l'ouverture à la concurrence des services intérieurs. RFF est devenu SNCF Réseau, un Épic Mobilités a été créé regroupant les activités dites de transporteur, tant pour les marchandises que pour le voyageur, ainsi qu'une holding chapeautant les deux Épic, ainsi que les multiples participations dans les entreprises du Groupe SNCF.

En 2016, l'adoption du quatrième paquet ferroviaire par l'UE ouvre la voie à une nouvelle réforme du ferroviaire en 2018 qui, cette fois, éclate les trois Épic en cinq sociétés anonymes, met fin au recrutement au statut et la reprise partielle de la dette de la SNCF, tout en fixant les modalités de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés.

À partir de décembre 2023, le recours aux appels d'offres est devenu la règle pour les services conventionnés, aussi bien au TER (trains express régionaux) que pour Transilien ou encore les TET (trains d'équilibre du territoire).

Une cinquantaine d'appels d'offres sont en cours à des degrés d'avancement divers.

Les premiers transferts de personnels sont intervenus au 15 décembre 2024 dans trois filiales dédiées de la SNCF et, courant 2025, d'autres transferts sont prévus vers Transdev ou encore un groupement d'entreprises entre la SA Voyageurs et Keolis.

Que les transferts interviennent vers des filiales dédiées ou d'autres opérateurs, la concurrence s'opère essentiellement entre salariés, la concurrence étant de fait le carburant du dumping social.

Comme dans d'autres secteurs, comme les transports urbains, le cadre social est remis en cause au terme de la période de 15 mois de survie des accords. Les promesses d'un cadre social de branche de haut niveau n'ont pas été tenues, et au fil des différents accords, le patronat s'attelle à déconstruire méthodiquement les droits des cheminots acquis par des décennies de luttes.



7 - LA CONCURRENCE ENTRE MODES DE TRANSPORT

AU-DELÀ DE LA CONCURRENCE
INTRAMODALE, LES DIFFÉRENTS
MODES DE TRANSPORT SONT AUSSI
EN CONCURRENCE ENTRE EUX.

Ainsi l'aérien est en concurrence avec le ferroviaire sur les liaisons domestiques, à travers notamment la multiplication des offres et opérateurs à bas coûts qui opèrent sur des aéroports régionaux.

Si ces aéroports peuvent être subventionnés par les collectivités locales (principalement les régions) pour assurer les missions de service public, cela ne devrait pas être possible pour les compagnies aériennes à bas coûts. Pourtant, elles bénéficient de financement public au travers de montage douteux pour capter des subventions et ainsi pratiquer des « tarifs agressifs » sur des liaisons intérieures.

Les « cars Macron », qui ont été entièrement libéralisés et déréglementés, entrent eux aussi en concurrence avec bon nombre de relations ferroviaires avec, là encore, des prix agressifs pour capter les usagers des autres modes de transport.

La compétition est en réalité faussée car les autocars ne paient qu'une partie des coûts de la route, l'ensemble des exter-

nalités négatives (pollution, congestion, bruit) étant renvoyées vers la collectivité. Concernant le transport routier la compétition est encore plus forte. Selon l'Insee, la part modale du transport routier est de 87,6 % en 2022.

Cette prédominance du transport routier s'explique par la forte déréglementation du secteur, largement dominé par des opérateurs des pays de l'est de l'Europe, mais aussi par le fait que le transport routier ne paye qu'une part infime des coûts d'utilisation des infrastructures routières, qui est supporté par l'État et les collectivités locales qui ont en charge les coûts d'entretien pour ce qui est du réseau non concédé.

Selon les estimations d'une étude datant de 2019, les externalités négatives du transport routier ont été évaluées à 111 milliards d'euros, soit 5,5 % du PIB.

8 - RÉPONSE AUX BESOINS ET COMPLÉMENTARITÉ DES MODES DE TRANSPORT

AU REGARD DES IMPACTS DE LA CONCURRENCE INTRAMODALE OU ENTRE MODES DE TRANSPORT, LA LOGIQUE DE RÉPONSE AUX BESOINS DE TRANSPORT DES CHARGEURS ET DES POPULATIONS IMPOSE D'AVOIR UNE APPROCHE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE MULTIMODALITÉ ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT. C'EST LA RAISON D'ÊTRE DE L'UIT !

Les transports par autocar doivent ainsi permettre de desservir des localités non desservies par le train, et permettre de les y relier.

Pour ce qui est du transport de marchandises, un rééquilibrage est nécessaire et urgent entre les différents modes de transport. Là encore, la complémentarité doit être la règle. Chaque mode de transport a sa pertinence en fonction des kilomètres parcourus, de la typologie des marchandises transportées, sans oublier le sujet central de la logistique du dernier kilomètre.

Au regard des impacts sociaux de la concurrence dans tous les modes de transport, l'UIT permet notamment une mise en commun du travail réalisé dans chaque fédération constitutive de l'UIT des luttes menées et des propositions alternatives à la casse sociale généralisée que génère le dumping social généralisé.

C'est le cas notamment de la tarification écologique et sociale ou encore le statut des travailleurs des transports par route, métro et tramway, travaillés par la Fédération des transports, le nouveau statut du travail cheminot (NSTC), ou encore le statut des marins. Au-delà des seuls aspects sociaux, se pose également

la question de la nécessité d'un pôle public de transport, tant de voyageurs que de marchandises, pour soustraire le transport des logiques financières et marchandes.

Notre UIT a aussi vocation à permettre et faciliter des projets de développement des services publics de transport permettant une complémentarité entre les différents modes. La consistance et la fréquence des offres de transport, la tarification, ou encore la billettique dite unique que mettent en place les régions, ou encore les projets de services express régionaux métropolitains, sont autant de sujets qui doivent pouvoir être traités par l'UIT.

En ce sens, nos UIT en territoire ont toute leur pertinence en tant qu'outil d'expertise CGT, en lien avec nos structures interprofessionnelles dans les territoires pour travailler de tels projets, notamment avec les délégations CGT dans les conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (CESER) sur les sujets ayant trait aux transports.

REVENDEICATION D'UNE LOI DE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT VOYAGEURS/ MARCHANDISES SUR MOYEN ET LONG TERME (15 À 20 ANS)

Bases d'introduction 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 en plus de constituer un frein à des capacités supplémentaires pour absorber les futurs trafics.

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 démantèlement et de privatisation, y compris de certaines infrastructures, couplée à la libéralisation de la majeure partie des modes de transport.

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 transport. Il ne peut y avoir de transports pérennes sans

moyens financiers à la hauteur pour permettre d'investir, de développer et de maintenir les infrastructures. Des éléments positifs qui avaient été portés par le scénario 2, préconisé dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de 2023, ne se positionnaient pour autant pas en rupture avec les dogmes de la LOM ainsi que de la loi 3DS qui portent atteinte à la continuité du réseau ferroviaire et du réseau routier national par la possibilité de transfert de gestion et/ou de propriété aux régions. Ces règles s'apparentent à un transfert de décisions de fermeture différé tant la question du financement n'est pas assurée.

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

Quels que soient les modes, le transport doit reposer sur des salariés compétents, correctement formés, avec de solides droits sociaux, pour leur permettre d'assurer

leurs missions de manière fiable et sûre. Il nous apparaît également indispensable que l'État assure pleinement sa mission stratégique avec, comme lignes directrices, le service public et l'aménagement du territoire *a contrario* d'une logique de libéralisation et de privatisation.

Ainsi, nous pourrions construire notre système de transport multimodal qui prendra en compte les préoccupations environnementales et économiques, tout en étant à la hauteur des enjeux sociétaux et humains.



Objectif

Programmer les orientations et priorités d'action des pouvoirs publics en matière d'infrastructures de transports en fixant des objectifs d'évolution afin de mettre en avant les propositions revendicatives de l'UIT CGT.



Les propositions de l'UIT CGT

—○ Multimodalité en opposition à la mise en concurrence, report modal, voyageurs/marchandises ;

—○ Entretien et régénération des réseaux existants ;

—○ Développement équilibré et cohérent des réseaux de transport, maritimes, ports et bases logistiques sur tout le territoire ; sécurisation des infrastructures ;

—○ Réponses aux besoins de transport des citoyens avec une politique tarifaire d'accessibilité ;

—○ Recherche et développement en lien avec les enjeux écologiques et pour une réduction massive des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;

—○ Recrutements, formation professionnelle.

Les principes de planification sous maîtrise publique

—○ Programmation de budgétisation financière sur longue durée (études préalables, longs travaux, besoins financiers importants) ;

—○ Sanctuarisation des crédits et engagements de paiement « infrastructures transports » ;

—○ Lignes budgétaires « infrastructures transport » spécifiques identifiables par rapport aux budgets « mobilités », repérables dans les différents documents budgétaires, traçables sur leur consommation et harmonisées sur leurs dénominations notamment État/collectivités territoriales dans les déclinaisons des contrats de plan État-Région (CPER) ;

—○ Indicateurs de suivi de réalisation des actions et d'utilisation des financements.

Doivent figurer :

—○ Des objectifs de politique publique ;

—○ Une hiérarchisation des grands travaux structurants ;

—○ Des projets territoriaux sous cadrage national.

Travail à opérer par l'UIT sur la prochaine mandature

Décliner par secteur de transport : les chantiers à mettre en œuvre, l'estimation de leurs coûts et l'évaluation de leurs impacts en termes de recrutement et de formation ainsi que les incidences possibles sur les garanties collectives des salariés concernés, et le fléchage des financements afférents dans un temps long, grâce aux recettes nouvelles proposées par l'UIT.

Un groupe de travail devra être mis en place à cet effet.

En matière de financement, l'UIT CGT propose :

—○ Un élargissement de l'assiette ou de la base de calcul des cotisations sociales. Il s'agit d'intégrer dans l'assiette des éléments qui échappent actuellement à la cotisation (certaines formes de rémunération). Cet élargissement vise à dissuader le développement des formes aléatoires, discriminatoires et inégalitaires de rémunération, comme les stock-options ou l'épargne salariale ;



—○ Une généralisation du versement transport (contribution due par les employeurs pour le financement des services publics qui transportent les salariés) en créant notamment un versement transport additionnel pour les régions et les autorités organisatrices de transports (AOM), acquitté par les entreprises ;

—○ Une sortie des partenariats publics-privés qui ont vocation à créer des profits pour le secteur privé au détriment du secteur public ;

—○ Une sortie des investissements auprès des marchés financiers ;

—○ L'appui sur un pôle financier public, la création d'un fonds public de développement des infrastructures de transport qui emprunterait à la BCE (directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières publiques comme BPI France ou la Banque européenne d'investissements) les fonds nécessaires aux opérations d'investissement ;

—○ La renationalisation des sociétés d'autoroutes, ce qui permettrait de stopper leurs rentes financières, les dividendes distribués aux actionnaires et d'attribuer une partie de leurs recettes pour un développement humain durable ;

—○ Solder le contentieux économique de 5,2 milliards d'euros en mettant en place un « prêt miroir » entre la SNCF et l'État qui permettrait de rembourser annuellement le contentieux économique, comme l'État l'a déjà fait pour la dette de SNCF Réseau en 2020 et en 2022 ;

—○ Que les employeurs prennent en charge intégralement le coût des transports du quotidien pour tous les salariés ;

—○ Que les dotations de l'État aux collectivités soient réellement maintenues ;

—○ Que des éléments de fiscalité territoriale dynamique soient réattribués aux régions ;

—○ Un retour de la TVA sur les transports collectifs à 5,5 %, car il s'agit d'un besoin de première nécessité ;

—○ Que l'épargne populaire soit mobilisée en créant un nouveau produit d'épargne type livret A ;

—○ Une réorientation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et l'affectation de ses recettes, qui ne contribuent que très peu au financement des transports aujourd'hui. Il faut mettre fin au remboursement de la TICPE par l'État aux entreprises de transports routiers ;

—○ La création d'une redevance nationale sur la circulation des poids lourds correspondant aux coûts d'usure et de dégradation du réseau national et départemental.

Le débat doit se concrétiser sur le juste prix des transports en intégrant les externalités des différents modes et une tarification sociale obligatoire. Enfin, les politiques financières, budgétaires et monétaires doivent trouver un nouveau sens au service de l'intérêt général.

Conclusion

Se réapproprier et développer les infrastructures qui nécessitent des investissements considérables sur du long terme (pour mémoire, le rapport de la commission Mobilité 21 les estime à 245 milliards d'euros sur vingt-cinq ans).

Investir, c'est dépenser de l'argent aujourd'hui pour en tirer des bénéfices durables dans les décennies à venir : rendre les transports routiers plus sûrs, limiter les émissions de gaz à effet de serre en augmentant la part des marchandises transportées par le rail et les voies d'eau, mettre à niveau les infrastructures existantes pour répondre aux besoins des usagers, développer des réseaux de transport collectif... Il en faudrait encore bien plus pour répondre aux besoins des habitants, relancer l'économie, établir l'égalité entre les territoires, réussir la transition énergétique.

IL FAUT REVENIR À UNE LOGIQUE DE SERVICE PUBLIC ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE !

L'argent public, l'argent des banques et l'argent des entreprises (profits) doivent financer en priorité les investissements répondant à des critères précis en matière économique (création de valeur ajoutée dans les territoires), sociaux (emploi, salaires, formation) et écologiques (économies d'énergie et de ressources naturelles).

LA CGT PROPOSE POUR CE FAIRE LA MISE EN PLACE NOTAMMENT D'UN PÔLE FINANCIER PUBLIC.

L'UIT en TERRITOIRE

Notre UIT ne saurait être une structure uniquement nationale, un noyau d'« experts » à l'échelle des fédérations constitutives de notre union.

De même que la CGT serait une coquille vide si elle n'avait pas de déclinaison territoriale avec son réseau d'UD, UL et US ; le même parallèle vaut pour nos fédérations et leurs structures régionales et syndicales.

L'UIT n'aura de raison d'être qu'à travers une implantation au plus près de nos enjeux, pour travailler et accompagner nos revendications sur la problématique des transports.

Bien qu'existant depuis 1980, notre union reste encore mal connue de nombre de nos adhérents et certains de nos camarades en responsabilité n'ont pas forcément le réflexe de solliciter l'UIT sur certains dossiers spécifiques. Cette méconnaissance s'explique par une implantation en territoire peut-être encore trop discrète et par un fonctionnement dont le niveau n'est pas encore optimal.

Face à ces constats, un des objectifs de ce mandat sera de progresser sur cet aspect. Cela passera nécessairement par un renforcement du réseau à la maille régionale et aucun territoire ne saurait être délaissé. Il en va de notre poids et de notre crédibilité dans les dossiers ayant trait aux transports.

On ne peut plus se permettre de passer à côté de projets structurants sans que la CGT n'ait son mot à dire, sans qu'elle ne soit force de proposition, sans que la dimension sociale soit volontairement évincée par des décideurs décidément trop libéraux.

Mais la pertinence de notre organisation syndicale passera surtout par sa capacité à parler d'une seule et même voix. Car c'est bien là l'essence même de l'UIT : être transpartisane. Au-delà de nos différences, au-delà des corps de métiers que nous regroupons à l'échelle de nos fédérations, c'est bien l'intérêt commun qui doit nous guider. L'intérêt commun, pour le bien-être des salariés mais aussi des populations.

Le transport est un élément central de nos quotidiens, dans la vie professionnelle comme dans la vie personnelle. A *contrario*, c'est aussi un levier déterminant pour le capital, pour organiser sa production et ainsi essayer d'imposer le dumping social sous bien des formes. Le transport est également source de nuisances et dans l'équation environnementale, les choix qui seront opérés auront une importance centrale.

À la CGT, nous ne pouvons donc pas négliger la question des transports, c'est pour cela que l'UIT avait été créée il y a maintenant 45 ans. Mais avec les enjeux de plus en plus prégnants dans les déplacements du quotidien, dans l'organisation de la production industrielle sur notre continent et même

à l'échelle mondiale, pour répondre à l'urgence climatique, **l'UIT devra être un outil performant à destination de nos fédérations et de notre confédération, à condition qu'il soit calqué au plus près des réalités du terrain, en phase avec les revendications locales.**

L'UIT en région devra encore gagner en efficacité et en lisibilité dans ce mandat qui s'ouvre.

Et pour y arriver, cela suppose un travail conjoint des fédérations concernées à travers leurs déclinaisons régionales et locales. Par la richesse des échanges et la confrontation des points de vue, le fruit du travail donnera un résultat à la hauteur des attentes pour faire progresser les revendications de la CGT.

À tous les étages de notre structure syndicale, que ce soit dans nos UL, nos UD, nos comités régionaux, dans nos syndicats, dans les CESER, le travail de l'UIT sera un solide point d'appui à destination de nos militants.

Plusieurs démarches régionales sont en cours afin de faire vivre et/ou de mettre en place nos UIT en territoire.

J'ADHÈRE



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

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

JE SCANNE