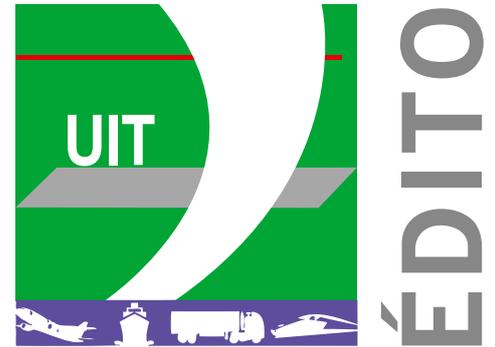


Edito .....	P 1
Concurrence Transport Urbain.....	P 2 à 3
Concurrence Transport Ferroviaire .....	P 4 à 5
Concurrence Transport Routier .....	P 6 à 7
Secteur Maritime .....	P 8 à 9
Financement des Transports .....	P 10 à 11
SNCF .....	P 12 à 13
Aéroports de Paris.....	P 14 à 15
Activité UIT en territoire .....	P 16 à 17
Formation UIT 2022 .....	P 18 à 19
Campagne d'adhésion .....	P 20



## Libéralisation du marché des transports de voyageurs À qui profite la concurrence !



© Pascale Lalys

Frédéric Le Merrer  
Secrétaire général  
de l'UIT

La stratégie européenne déclinée dans les Etats de l'UE privilégie l'éclatement des réseaux et l'organisation des transports de voyageurs pour, soi-disant, réduire les coûts. En France, si ce processus est engagé depuis plusieurs années dans les transports urbains en Province, sous couvert de Contrat de Service Public (CSP), les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) confient la gestion des transports de voyageurs à des entreprises de droit privé (Keolis, Transdev, Ratp Dev, etc.).

Quand il s'agit de confier la gestion des transports aux libéraux, l'Etat transpose les directives Européennes dans le droit français et, pour amplifier leur portée en leur donnant plus d'outils, les élus de la République quant à eux, adoptent la Loi d'Orientation des Mobilités, le pacte ferroviaire, etc.

Ainsi, les monopoles publics de la SNCF, la RATP sur leur périmètre, ou les régies publiques pour les Transports Urbains, sont contestés au bénéfice de monopoles de droit privé.

### Mais pour quel résultat ?

La libéralisation du marché du ferroviaire en Angleterre des années « Thatcher » a été un échec. Le gouvernement Johnson, pourtant adepte du libéralisme, est dans l'obligation de le renationaliser pour à nouveau rendre un service de qualité et moins coûteux. Car c'est l'autre face de l'ouverture à la concurrence, les prix là-bas ont explosé.

### La finalité des uns n'est pas celle des autres !

Pour les libéraux, il s'agit de faire du fric en gagnant des appels d'offres qui leur assurent des rentes. Pour ceux qui portent les enjeux de service publics, c'est de répondre aux besoins de transports, à la qualité du service rendu, à l'amélioration des standards sociaux des personnels, pour

les enjeux environnementaux, le bien commun et l'intérêt général !

L'exemple de la libéralisation de l'électricité ou pour les transports, celle des Autoroutes confiées à des entreprises du BTP se suffisent à elles-mêmes. Pour ces dernières, elles se voient confier la gestion quotidienne des autoroutes et elles s'assurent, au travers des contrats des marchés, la réalisation des travaux d'investissement et de maintenance de ces mêmes autoroutes. Ainsi, chaque année depuis 2016, les actionnaires se « distribuent » une rente de 3 à 5 Mds € (1) sous forme de dividendes.

C'est ce même modèle qui est mis en œuvre dans le cadre d'une organisation totalement libéralisée du transport de voyageurs !

In fine, la concurrence sera celle des salariés, pas celle des entreprises ! Leur unique boussole demeure le dumping social. Pour le reste, les risques sont pris par la puissance publique et les acteurs privés engrangent les bénéfices.

La CGT propose un retour à une maîtrise publique des transports avec, comme seule finalité, l'intérêt général au service du collectif.

Arrêtons la gabegie libérale qui oriente les ressources pour ces seuls intérêts ! 40 ans de politiques publiques des transports pour la seule orthodoxie libérale, c'est un échec social et environnemental !

**Poursuivons le débat et la bataille des idées pour une autre politique publique des transports ! Une occasion nous en sera donnée lors de la conférence UIT des 23 au 25 novembre 2021.**

(1) Rapport annuel 2019 ART, la synthèse des comptes des concessions autoroutières

# L'ouverture à la concurrence dans les transports publics urbains et interurbains de voyageurs, un outil au service du capital



## Un contexte économique pesant considérablement sur les réseaux de transports collectifs

La crise sanitaire a mis en exergue les faiblesses du financement des réseaux et infrastructures des transports trop dépendants, d'une part, des recettes des usagers et, d'autre part, du versement mobilité qui s'appuie uniquement sur la masse salariale.

Pourtant, les besoins de déplacement des citoyens, en lien avec la nouvelle flambée des prix de l'énergie, font qu'il devient urgent de renforcer des alternatives aux solutions de transports individuels pour privilégier des moyens de transports collectifs qui soient efficaces, sûrs et de qualité.

Malheureusement, si la Loi d'Orientation des Mobilités, après celle des réformes territoriales NOTRe et Maptam, ainsi que celle sur la transition énergétique, affichent beaucoup d'ambition tant sur les politiques de transport

que de lutte contre les gaz à effet de serre, force est de constater que les moyens financiers pour y parvenir sont largement les grands absents.

La première conséquence, c'est que les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et les opérateurs des réseaux vont faire des recherches d'économie sur une des variables d'ajustement que représente la masse salariale de l'exploitation des réseaux. En effet, dans nos entreprises de transports de voyageurs, il s'agit d'un des postes budgétaires les plus importants. Loin d'être un coût, il s'agit d'un investissement, car c'est bien par le travail des salariés que le service public est accompli et participe ainsi à la création de richesses tant dans l'entreprise que sur le territoire.

Cette situation se concrétise de manière encore plus forte au fil des appels d'offres des AOM se réalisant dans la période sur l'ensemble du territoire. En effet, il s'agit, pour elles, de rééquilibrer les contrats qu'elles passent avec les opérateurs pour dégager des économies supplémentaires afin de financer moins pour offrir un service parfois plus important.

Les conséquences de ces choix politiques et budgétaires se font incontestablement ressentir tant sur les conditions sociales des salariés en charge de la mission de service public que sur l'offre et la qualité de service offertes aux usagers des transports.

Il ne s'agit pas de dédouaner ni les AOM ni les opérateurs de leurs responsabilités. Au contraire, chacun, à leur niveau, participe activement à cette situation. Des AOM qui se contrefichent des conséquences sociales de leurs décisions politiques et préfèrent se réfugier derrière les opérateurs en leur envoyant leur politique sociale d'entreprise. Ces mêmes AOM qui feignent d'ignorer leur obligation d'intégrer dans les conventions les liant aux opérateurs des critères sociaux et environnementaux de qualité de service.

Des opérateurs dont la seule ambition est de continuer à accaparer des marchés et les mannes financières publiques pour continuer leur expansion, en particulier à l'international, en tentant de promouvoir le modèle économique français. Ces mêmes opérateurs qui mettent en œuvre des politiques de groupe permettant de fournir des solutions clés en main aux AOM en jouant sur les différents niveaux sociaux des salariés en fonction des statuts et des conventions collectives. Parfois même en proposant sous forme de filiales des services, tel que le contrôle ou la

maintenance, avec des conventions collectives sans aucun rapport avec le transport de voyageurs.

### Ile-de-France à la pointe du dumping social

La région qui, aujourd'hui, fait malheureusement la meilleure démonstration de cette situation est celle d'Ile-de-France et de son AOM, Ile-de-France Mobilité (IdFM).

Jusqu'à présent, le réseau Optile était délégué à près de 130 entreprises avec autant de contrats de marchés publics négociés de gré à gré. La volonté d'IdFM, si elle peut apparaître cohérente, visant à redéfinir les réseaux pour avoir une cohérence de service en lien avec un bassin de vie, les conditions de leur mise en œuvre, en particulier sociale, produit ce qu'anticipait la CGT, un séisme social.

IdFM a donc décidé de mettre en place une quarantaine de lots sous la forme de délégation de service public (DSP). Les premiers contrats de délégation de service public ont pris effet avant l'été et les conséquences directes sont une conflictualité accrue avec des salariés qui perdent énormément sur leurs conditions de travail et de rémunération.

Clairement, IdFM et les opérateurs ont fait le choix de privilégier l'aspect financier de cette redéfinition du réseau Optilien, et cela ne se traduit pas nécessairement par une amélioration de la qualité de service. D'autant que face à ces modifications importantes des conditions sociales et salariales, de nombreux opérateurs se retrouvent en difficulté pour recruter des conducteurs de bus et de car, ne permettant pas d'assurer un service public à 100 %.

La principale raison en reste la moindre attractivité pour des métiers de plus en plus difficiles avec des contraintes liées au service public impactant considérablement la vie privée et familiale des salariés.

### Le réseau RATP Bus vendu au capital à la découpe

L'autre échéance en Ile-de-France est l'ouverture à la concurrence du réseau bus historique de la RATP au 1<sup>er</sup> janvier 2025, mais dont les appels d'offres et les différents lots vont être définis sous peu.

Contrairement à la logique mise en œuvre sur le réseau Optile, qui présente une forme de cohérence du service public, il s'agit, pour IdFM, de s'attaquer au monopole public de la RATP. Il est difficile aujourd'hui de contester l'efficacité du réseau RATP Bus mis en œuvre quotidiennement par les agents de la régie.

Pour IdFM, la posture est dogmatique. Il faut casser ce monopole, et la seule façon de le faire est de créer artificiellement la concurrence en découpant le réseau actuel en plusieurs lots. Si cette découpe va créer des appétits parmi les multinationales du transport, il est certain que cela ne sera pas au service des usagers, de la cohérence et de la qualité du service public et des agents en charge de sa mise en œuvre.

Sur ce dernier point, les agents de la RATP subissent déjà les effets de ce choix dogmatique avec la dénonciation d'accord, la réduction des effectifs des fonctions supports et de l'encadrement, la filialisation annoncée et le passage à des conventions ou statuts bien inférieurs au statut actuel des agents de la RATP, ...

Invariablement, partout dans le monde où les collectivités ont fait le choix de ce dépeçage de leur réseau de transport collectif, l'objectif était de briser le monopole existant, qu'il soit d'ailleurs détenu par une entreprise publique ou



privée. Pour autant, rien ne témoigne en faveur d'une meilleure efficacité du service public, pour ne pas dire d'une moindre efficacité, et se traduit, à terme, par une augmentation des dépenses de la collectivité pour l'exploitation et la gestion des différents lots mis en délégation de service public.

### Le cas lyonnais en miroir de celui de la RATP

En écho à la politique libérale de Valérie Pécresse, la majorité verte à la métropole de Lyon et au sein de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, le Sytral, veut mettre en œuvre exactement la même logique libérale.

Ainsi, une étude a été lancée sur la mise en œuvre de l'allocation du réseau TCL visant à créer artificiellement la concurrence pour contrer la position dominante de Keolis qui l'exploite depuis plus de 40 ans.

Là encore, de manière totalement dogmatique, il s'agit de créer artificiellement la concurrence sans ne se soucier ni de la qualité et de l'efficacité du service public ni des conséquences sociales de cette décision.

### La CGT force de proposition

Il ne suffit pas de faire un état des lieux, mais il faut être en capacité de construire une réponse revendicative à la hauteur des enjeux.

L'UIT défend l'idée d'une mutualisation des moyens et des compétences à travers la mise en place d'un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises qui aurait vocation à reprendre en main les politiques de transport. Ce pôle public doit permettre de mettre en œuvre un véritable droit au transport pour les citoyens, quel que soit le territoire où il habite et travaille. Il doit garantir une égalité d'accès au service public de transport de voyageurs tout en permettant de créer des effets de masse en termes de dépenses publiques au seul profit de l'intérêt général.

La première des décisions est de promouvoir partout des gestions directes, de s'appuyer sur les grandes entreprises publiques existantes.

Il revient également à réfléchir à reformer le financement public des réseaux et infrastructures de transport pour trouver de nouvelles ressources publiques financières.

Enfin, il faut supprimer ce qui reste un des leviers des politiques libérales actuelles, la mise en concurrence des salariés. Cela passe par une harmonisation des statuts sociaux par le haut, c'est d'ailleurs dans ce sens qu'est travaillé le repère revendicatif du statut unique des salariés du transport de voyageurs par route, métro et tramway.

# Libéralisation du secteur ferroviaire... Dumping social des cheminots !

L'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires de voyageurs prend naissance dans les années quatre-vingt avec la mise en place de la politique libérale de l'Union Européenne. En 1989, un rapport de la commission de l'UE jette les bases du démantèlement des services publics de transports en préconisant la fin des monopoles d'États. En 1991, la directive européenne 91440 est adoptée, les premières fondations de la privatisation du transport ferroviaire sont édifiées...



C'est sous couvert de 4 grands principes contenus dans cette directive que l'Union Européenne va s'attacher à détruire le service public de transport et les entreprises publiques qui le réalisent :

- Assainir leur situation financière pour les rendre compétitives ;
- Les rendre indépendantes de l'État en établissant une comptabilité propre à ces entreprises ;
- Ouvrir les réseaux aux entreprises ferroviaires des autres États membres dans certains secteurs (transport combiné et transport international de marchandises) ;
- En séparant la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport, au moins sur le plan comptable, de manière à garantir une plus grande transparence dans l'utilisation des fonds publics.

Ces orientations aboutiront à 30 ans de transformations de la SNCF, d'éléments législatifs, de réformes et de lois, avec en ligne de mire, l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs et de marchandises.

## Une transformation « verticale »

Faire circuler un train sur un réseau ferroviaire nécessite une coopération de tous les services d'une entreprise. Du service RH et administratif au conducteur de train, en passant par les agents de maintenance du matériel roulant ou de l'infrastructure, plus de 200 métiers à la SNCF y concourent directement ou indirectement...

C'est en 1996 que la direction SNCF opte pour une gestion par activités de l'organisation de la production. Dès lors, un cloisonnement et des contraintes sur la chaîne de services émergent, les prémices de l'absence de mutualisation entre les activités de la SNCF commencent à perturber le service rendu à l'utilisateur du transport. Plus tard, l'entreprise décidera de mettre en place la gestion par produits au sein

même de ces activités, empêchant les synergies indispensables au bon fonctionnement de l'offre de transport.

## Une transformation « horizontale »

Si la SNCF a toujours été un groupe composé de filiales routières (SERNAM pour les marchandises, CARIANE pour les autocars) complémentaires au ferroviaire, au début des années 2000, la SNCF achète KEOLIS et GEODIS qu'elle place, cette fois-ci, en compétition.

De manière constante depuis une dizaine d'années, la SNCF achète ou crée des filiales en France ou dans le monde qui concurrencent l'activité ferroviaire. Nous dénombrons plus de 900 filiales dans le groupe. Parfois, plusieurs d'entre elles se concurrencent au sein de la même activité ou produit (TGV INOUI, OUIGO, THALYS, EUROSTAR, LYRIA... pour la grande vitesse, FRET SNCF, CAPTRAIN, NAVILAND, FOWARDIS, VIIA... pour le transport ferroviaire de marchandises).

## Une productivité de 30 % en 10 ans

La comparaison entre salariés a toujours été, pour les capitalistes, une manière de faire accepter les dégradations des conditions sociales et/ou de travail. En supprimant près de 30000 emplois de cheminots en 10 ans, l'État et la SNCF ont provoqué une dégradation des conditions de transports pour les usagers. Avec plus de trains à réaliser, plus de voyageurs à transporter et moins de salariés pour exécuter le service public, il ne pouvait en être autrement.

Cependant, c'est la remise en cause des droits et acquis des cheminots, leur rémunération et leur absence de productivité qui ont été prônées par l'État, la direction et les médias. Les cheminots ont ainsi été montrés du doigt, salis et obligés de passer sous les fourches caudines de la vindicte populaire. Pour autant, de l'aveu même des experts et instituts indépendants, les cheminots ont subi une productivité de plus de 30 % et, comparativement à d'autres entreprises du secteur en France ou en Europe, ils atteignent les premières places des classements de rentabilité.

## Le processus de libéralisation d'un service public

Les recettes libérales pour privatiser, démanteler ou libéraliser un service public sont connues et récurrentes car il faut une « acceptation » de la population. La SNCF n'y échappe pas.

Les ingrédients pour concocter la soupe libérale de la privatisation sont ceux-ci :

- Commencer par couper les ressources financières du service public et l'obliger à s'endetter pour qu'il puisse fonctionner.
- Supprimer les emplois pour que les services aux usagers soient rendus de façon dégradée.
- Rejeter la faute systématiquement sur les salariés en pointant leur incompétence, leurs avantages, leur rémunération auprès de la population.
- Comparer le service public avec d'autres pays européens que vous aurez soigneusement choisis pour fausser les résultats et orienter l'opinion publique.
- Changer le modèle d'organisation de la production de l'entreprise publique que vous jugerez trop coûteux pour les finances publiques afin de le rendre inadapté.
- Enfin, souligner qu'avec une entreprise privée, le service public sera perfectible et passer vos lois et réformes à la hussarde pour désengager l'État et laisser faire le « marché ».

Vous l'avez compris, cette soupe est indigeste mais pour autant servie quotidiennement aux populations et aux salariés.

## La concrétisation de l'ouverture à la concurrence

En 2018, la France transpose dans la loi (pacte ferroviaire) le quatrième paquet ferroviaire issu de la directive européenne 91440. Cette loi transforme la SNCF en sociétés anonymes de droit privé, met fin au recrutement au statut des cheminots et oblige les autorités organisatrices de transports à recourir aux appels d'offres pour leurs transports de voyageurs. Le calendrier s'étale de 2023 à 2035 en laissant des dérogations possibles.

4 régions administratives décident d'anticiper ce calendrier via le recours aux expérimentations (Hauts-de-France, PACA, Grand Est et Pays-de-la-Loire). Ce processus d'expérimentation d'ouverture à la concurrence se fait par étapes et les régions, toutes politiquement à droite, ont commencé par identifier des lots (lignes ferroviaires, gares, infrastructures, services à opérer) et ont lancé les appels d'offres en 2019.

À la lecture des appels d'offres émis par les régions expérimentatrices, on s'aperçoit que tout a été construit pour appâter les opérateurs privés. Les voies ferroviaires ont fait l'objet d'une rénovation, du matériel roulant neuf a été commandé, un atelier de maintenance dédié à la ligne ferroviaire sera construit. En outre, une hausse de la contribution financière de la région pour l'exploitation du service de transport, un contrat de conces-

sion sécurisé sur 10 ans et parfois le paiement du déficit d'exploitation de l'opérateur retenu ont été actés. Le tout sera financé par la région, et donc par le contribuable. (Voir encadré)

Récemment la région PACA a annoncé que le premier lot de transport ferroviaire de voyageurs (Marseille / Nice) sera attribué à l'opérateur Transdev.

Le subventionnement de l'offre du lot concerné fait apparaître une forte augmentation des coûts pour le contribuable qui financera in fine, la volonté des régions « d'appâter » les entreprises privées et d'augmenter les marges financières.

### Dans les faits sur PACA :

- Transdev va percevoir 10 millions de subventions avant même que le premier train roule (première circulation prévue en 2025).
- Ce contrat obtenu par Transdev lui rapportera 50 millions d'euros par an pendant toute la durée de celui-ci (10 ans avec 2 années supplémentaires en option) ;

### La Région PACA financera :

- L'achat de matériels roulants (10 à 12 rames) ;
- La construction d'un atelier de maintenance alors que des ateliers SNCF existent déjà.

Cela représentera un investissement de 270 millions d'euros dont seulement 4 millions à la charge de Transdev.

## Conséquences pour les salariés

La SNCF a décidé de répondre à tous les appels d'offres qui seront lancés par les régions. Cependant, elle le fera via une filiale privée du groupe SNCF, existante ou créée pour l'occasion. Les cheminots qui opèrent aujourd'hui le service public se verraient dans l'obligation d'être transférés dans une filiale de droit privé ou chez un autre opérateur que la SNCF.

Contrairement à l'entreprise publique, un opérateur privé cherche une rentabilité financière la plus importante possible. Pour ce faire, il supprime de l'emploi, dégrade les conditions de travail et les conditions sociales des salariés restants, impose la polyvalence et réduit les budgets consacrés à la formation professionnelle des personnels. Il économise sur la maintenance des infrastructures et des trains, il ferme des guichets, voire des gares, si la marge financière n'est pas à la hauteur de ses appétits.

La remise en cause des droits et conquits sociaux, plus communément appelée « DUMPING SOCIAL », est donc in fine, la méthode retenue par le patronat, d'autant plus que les négociations de la convention collective piétinent... Démarrées en 2013, celles-ci n'ont traité que peu de volets. L'Union des Transports Publics (UTP), le MEDEF des transports, fait barrage à toutes inscriptions des droits actuels des salariés dans cette convention collective, se contentant ci ou là d'être au niveau du code du travail.

**La CGT, qui combat l'ouverture à la concurrence, et de manière globale la libéralisation et le démantèlement des services publics, continuera d'agir avec les cheminots pour préserver et développer le service public ferroviaire SNCF. Elle mettra également tout en œuvre afin qu'aucun cheminot ne subisse de régressions sociales.**





# PAQUET MOBILITÉ Règlement (UE) n° 2020/1054



Le 9 juillet 2020, après plus de trois ans d'intenses négociations, d'amendements et de procédures, le Parlement Européen a officiellement approuvé le Paquet Mobilité, et ce à la majorité absolue.

Publié au Journal Officiel (JO) de l'Union Européenne (UE) le 31 juillet 2020, le règlement (UE) n° 2020/1054 fait partie du paquet mobilité comprenant également le règlement (UE) n° 2020/1055 (modifiant les règles d'accès à la profession) et à la directive (UE) n° 2020/1057 (traitant du détachement des travailleurs dans le transport terrestre).

Son entrée en vigueur le 20 août 2020 modifie à la fois le règlement (CE) n° 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos et le règlement (UE) n° 165/2014 relatif aux chronotachygraphes.

Il introduit une série de modifications qui, même si ces règles n'entreront pas en vigueur immédiatement puisqu'elles sont toutes assorties d'une période de transition, changent radicalement le transport de marchandises par route.

Ces mesures ont pour but, non seulement d'améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers tout en harmonisant les règles de transport dans l'Union Européenne mais également d'uniformiser et d'optimiser le contrôle des transports.

Les trois piliers de la réforme étant : la Directive sur le détachement des travailleurs, le Règlement sur l'accès au marché des transports et le Règlement sur les temps de conduite et de repos.

## Pilier I : Directive sur le détachement des travailleurs

Cette directive consiste à fixer un salaire minimum pour les conducteurs routiers effectuant des transports internationaux ou du cabotage. À cette fin, ils devront percevoir au moins le salaire minimum fixé dans le pays où ils effectuent le service de transport, la directive ne concernant pas les opérations de transport international bilatéral, c'est-à-dire les opérations de transport pour lesquelles le pays d'origine ou de destination est le pays d'immatriculation du véhicule, ni le transport en transit.

Toutes les entreprises de transport routier doivent prouver qu'elles exercent une activité réelle dans l'État membre dans lequel elles sont enregistrées. Cette mesure vise à renforcer le contrôle des entreprises de type « boîtes aux lettres » dans le secteur des transports. Elle

exige, pour les transports internationaux entre autres, le retour des camions dans le pays d'immatriculation toutes les huit semaines. Une infraction aux règles du cabotage et du détachement pourra mener à la perte de l'honorabilité de l'entreprise et, par conséquent, des licences communautaires de transport.

Ces règles entreront en vigueur en mars 2022 et, pour les Véhicules Utilitaires Légers (VUL), en juin 2022.

## Pilier II : Règlement sur l'accès au marché des transports

Les limites imposées actuellement pour le cabotage (trois opérations sur une période de sept jours) seront maintenues, mais assorties d'une période de carence de cinq jours avant l'autorisation de nouvelles opérations de cabotage par le même véhicule dans le même pays. Afin de pouvoir effectuer plus facilement des contrôles en matière de géolocalisation et/ou à distance, l'ensemble des poids lourds engagés à l'international devra être équipé d'un chronotachygraphe dit intelligent « Smart tachograph » pour 2025.

Afin de combattre une concurrence déloyale, amplifiée par l'augmentation du nombre de Véhicules Utilitaires Légers, tous les VUL d'une masse maximale autorisée comprise entre 2,5 T et 3,5 T effectuant des transports internationaux, devront être équipés de matériel d'enregistrement des données et respecter, en termes d'opération de transport et de cabotage, une réglementation identique à celle des + 3,5 T à partir de juillet 2026.



La période de conservation des données d'enregistrement à bord du véhicule, auparavant de 28 jours, est portée à 56 jours (jour du contrôle + les 56 jours précédents).

### Pilier III : Règlement sur les temps de conduite et de repos

Enfin, le Paquet Mobilité assouplit également les règles relatives aux périodes de repos hebdomadaires des conducteurs routiers. Ces nouvelles règles autorisent deux périodes réduites consécutives (d'au minimum 24 heures), à condition qu'au moins quatre périodes de repos hebdomadaires, dont deux normales, soient prises au cours des quatre semaines suivantes (soit au minimum 45 heures). L'interdiction concernant la prise de la période de repos obligatoire dans la cabine du camion à la fin de la semaine s'applique désormais à tout le territoire de l'Union Européenne. Ces périodes de repos doivent être prises dans un lieu d'hébergement adapté et aux frais de l'employeur. Pour les conducteurs faisant de l'international, le chef d'entreprise doit organiser le travail pour que, toutes les trois ou quatre semaines, les conducteurs puissent rentrer, soit dans le pays de l'entreprise, soit dans celui de leur résidence. Ainsi, ces derniers ne pourront plus, comme par le passé, travailler constamment en dehors de leur pays d'origine.



la fin des circuits) et plus courts (pendant les circuits). Ainsi, les conducteurs de ce secteur profiteront de plus de flexibilité, surtout pendant les périodes de forte affluence touristique.

Ces règles sont entrées en vigueur depuis septembre 2020.

Il faut aussi savoir qu'en septembre 2020, la Bulgarie, la Pologne, la Roumanie, la Hongrie, la Lituanie, Chypre et Malte ont porté plainte contre le Paquet Mobilité, adopté trois mois plus tôt, par le parlement européen. Ces pays argumentant, entre autres, que la nouvelle législation, impose des obligations aux poids lourds de rentrer dans leur pays d'origine toutes les huit semaines et aux conducteurs toutes les trois ou quatre semaines vont à l'encontre des objectifs climatiques de l'Union Européenne, puisque ces retours vont engendrer des millions de tonnes de CO2 supplémentaires par an. Les plaignants estiment, par ailleurs, que le texte aurait de lourdes conséquences tant économiques que juridiques pour l'ensemble du marché libre européen.

La Belgique, qui était favorable au Paquet Mobilité, a décidé en début d'année 2021 de se tourner, elle aussi, vers la Cour Européenne de Justice pour déposer un recours contre le Paquet Mobilité. En cause, les règles de restriction du cabotage qui porteraient préjudice aux transporteurs belges, spécialisés dans les courts trajets européens du fait de la période de quatre jours de carence obligatoire entre deux cabotages.



Il fait également le constat qu'il y a un manque d'aires de repos sécurisées dans de nombreux pays européens. La commission européenne publie régulièrement sur un site une liste de ces parkings qui précise leur niveau de services et de sécurité. Avant fin 2024, elle présentera un rapport (état des lieux) de ces aires sécurisées qui pourra énumérer des mesures à en accroître leur nombre et leur qualité de prestations.

En ce qui concerne le tourisme en autocar, l'annonce officielle de l'UE indique que « le tourisme en autocar se distingue des autres activités de transport en termes de modes de conduite. Les conducteurs d'autocar suivent un « rythme touristique », ce qui signifie qu'il y a plus de pauses pour les passagers, plus d'arrêts en cours de route et une combinaison de voyages plus longs (au début et à



# Poursuivre l'activité revendicative CGT mer et littoral



Le 18 novembre 2018, nous avons tenu, à Brest, les **Assises Sociales et Environnementales de la mer et du littoral CGT**.

Elles avaient regroupé en présence de Philippe Martinez plus de 150 camarades représentant 19 fédérations et syndicats de la CGT concernés par le maritime.

Des propositions revendicatives concernant tous les secteurs professionnels concernés y ont été débattues avec la conviction que ce travail en commun devait se poursuivre dans les professions et les territoires : **« dans le domaine de la mer et du littoral, il faut savoir croiser professions et territoires, mais également territoires et territoires et professions/professions »** ... Des mots de conclusion à cette journée très riche, qui demeurent toujours d'actualité.

La période de crise sociale, écologique et sanitaire que nous traversons, avec ses confinements et ses restrictions pour les réunions, n'a pas facilité un travail collectif. Nous avons tout de même réussi à avancer sur notre représentation et nos contributions CGT dans les 4 Conseils Maritimes de façade et au Conseil National de la mer et des littoraux. L'UIT a fortement aidé à ce travail en commun

qui doit se poursuivre au niveau national, dans les régions et les départements concernés.

Cette dynamique collective nous a également permis de tenir des conférences de presse et de mobiliser des camarades avant les Assises de l'économie de la mer à Montpellier en décembre 2019 et cette année, **le 13 septembre au port de Nice avec les camarades de l'UL, de l'UD06, du Comité Régional PACA, de la fédération Ports et Docks, de la FOMM et FNSM, de l'UIT et du CNML**.

Le contenu de notre expression reflète notre analyse de la situation. :

*Demain mardi 14 septembre 2021 s'ouvriront à Nice les 16<sup>es</sup> Assises de l'Economie de la mer organisées par le journal « Le Marin » (groupe Ouest France) et des partenaires.*

*Le thème retenu : «**Vers une relance économique pour une transition écologique** » concerne fortement l'ensemble des salariés qui travaillent dans les multiples secteurs d'activités liées à la mer et au littoral dans l'hexagone mais également dans les territoires ultra-marins qui constituent 95 % du domaine maritime de la France.*

**Nous regrettons qu'une fois de plus, ces Assises ne prennent pas vraiment en compte le social et l'environne-**

**ment comme piliers d'un développement humain durable dans le secteur maritime et littoral.**

Comment transformer nos outils de production, relocaliser l'industrie, développer de nouveaux modes de transport maritime « décarbonés », un cabotage national et européen ?

Comment développer la construction et la réparation navale ? Comment mettre fin au dumping social et aux pavillons de complaisance ?

Comment gagner des transformations profondes de notre société pour avancer vers un développement respectueux de l'être humain et de la planète, sur des bases économes en ressources et en énergie ?

Comment faire pour concilier enjeux sociaux, environnementaux et économiques ? Quel modèle de développement soutenable pour la planète ?

**Autant de questions que pose, avec d'autres, la CGT, mais qui ne seront pas ou peu abordées dans les nombreuses tables rondes ou ateliers de ces Assises.**

Pourtant, la crise sanitaire qui s'ajoute et amplifie les crises sociales, économiques et environnementales et qui a montré les faiblesses des modes de production et d'échanges internationaux capitalistes, aurait dû questionner fortement tous les acteurs du maritime.

**Le réchauffement climatique, l'effondrement de la biodiversité, l'acidification des océans, les risques de submersion marine, les pollutions diverses en mer concernent l'ensemble des salariés et des citoyens.**

Les réponses à ces questions ne peuvent et ne doivent pas être uniquement économiques et par un « greenwashing » « verdissement » qui ne répond pas aux enjeux.

**Elles demandent au contraire la participation de tous les acteurs du monde maritime, dont les centaines de milliers de salariés sans qui l'économie ne tient pas.**

Il est encore temps d'agir à tous les niveaux, de rompre avec les politiques économiques actuelles et de mettre en œuvre des politiques maritimes qui répondent aux besoins sociaux, aux urgences climatiques, à la gestion et à la protection de la biodiversité, limitent les rejets polluants, développent les circuits courts et des transports multimodaux adaptés.

Pour la CGT, dans les activités mer littoral comme dans les autres secteurs, **il est indispensable de lier urgence cli-**

**matique et urgence sociale** avec la création de milliers d'emplois pour répondre aux besoins sociaux, une formation professionnelle et maritime renforcée, la réduction du temps de travail, l'augmentation des salaires, la fin des pavillons de complaisance et du dumping social et environnemental,...

Il y a urgence à opérer une rupture avec le modèle économique basé sur une logique d'austérité et de rentabilité financière pour en construire un autre, basé sur le respect de la nature et de l'humain, un monde de justice sociale et solidaire.

**La Ministre de la Mer va sans doute présenter dans son intervention les conclusions du Fontenoy du Maritime.**

Ce dernier aurait pu être l'occasion d'une relance de la marine marchande française, par la décarbonation des navires, une augmentation sensible du nombre de marins français, une formation maritime de haut niveau du lycée maritime à l'Ecole Nationale Supérieure de la Marine Marchande, un véritable pavillon français sans le RIF.

Mais une fois de plus, derrière les mots compétitivité du Pavillon Français ou marins stratégiques se cachent la remise en cause des droits sociaux, leur cap reste le seul profit.

**Quant à nous, notre boussole doit être l'utilité sociale et la défense des droits des salariés du maritime. »**

**Les Assises de l'économie et le Fontenoy du Maritime**

Les annonces faites sur le Fontenoy du maritime par le président de la République ont confirmé nos craintes : toutes les aides aux grands armateurs pour « décarboner » et diminuer les cotisations sociales des marins avec la volonté de renforcer le pavillon RIF à la place du pavillon français 1<sup>er</sup> registre, rien sur la flotte stratégique, un appel à renforcer les accords européens y compris dans les EMR. Même quelques patrons soucieux de la relocalisation d'activités ont dû être déçus. Quid des surprofits encaissés par les chargeurs avec le prix des containers entre la Chine et l'Europe qui est passé de 800 dollars à 14 000 dollars ?

La seule bouffée sociale dans ces assises a été l'intervention de notre camarade Jean Philippe Chateil de la fédération CGT de la marine marchande (FOMM) et de Pierre Blanchard, capitaine navigant, sur la situation nationale et internationale des marins dans la crise COVID qui perdure avec des marins qui ne peuvent pas être relevés et des suicides à bord des navires.



# Financements des transports pour 2022 : pas de bonne surprise ...

## Budget Transport

L'ensemble des mesures du projet de loi de finances pour 2022 s'inscrit dans la continuité du quinquennat Macron et habillera la vitrine pour plaire à son électorat libéral dans la campagne des présidentielles. Tout en assurant, d'après Bruno Le Maire, que Bercy « a privilégié les dépenses qui se trouvent au cœur des missions de l'Etat : la défense, la justice, la « sécurité intérieure », l'éducation et la recherche », il précise qu'une moitié incomberait à des « dépenses de soutien liées à la crise ».

Même si le PLF 2022 présente une progression de 11 milliards d'euros en dépenses publiques, toujours dans un contexte de risque pandémique, nul doute qu'une grande partie de ces financements serviront à favoriser une économie vouée à une ouverture accrue à la concurrence et aux lois du marché ainsi qu'un amoindrissement des capacités d'intervention du secteur public.

### Concernant les transports :

Une enveloppe de 7,8 Mds d'€ dédiée aux mobilités, dont 3,84 Mds pour le programme 203 « infrastructures et services de transport », est à mettre en perspective avec une réalisation en loi de finances 2021 de 3,697 Mds d'€, soit un écart de 142 millions d'€. Les trajectoires inscrites dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) sont confirmées, mais les effectifs continuent de baisser avec moins 365 postes. Ces baisses sont à répartir dans les Directions Interdépartementales (DIR) et les services « Etat » des routes et s'y ajoutent - 30 postes à Voies Navigables de France et - 41 postes à l'Aviation Civile.

270 millions d'€ d'aides (dont 100 millions pour SNCF réseau) sont confirmées pour financer le fret ferroviaire (péages, wagon isolé, transport combiné) ainsi que le transport de voyageurs (TER et TET).

Pour le maritime, une part de la progression des crédits de paiement de 159 millions d'€ à 193 millions pourrait être contrebalancée par les allègements de charges des entreprises dans le cadre de la transition écologique pour le remplacement de leur flotte.

La compensation du relèvement du seuil du versement transport de 09 à 11 salariés, devenu versement mobilité, versée par l'Etat aux autorités organisatrices de la mobi-

lité (AOM), est plafonnée à 48 millions d'€ (presque moitié moins qu'en 2019).

Le budget de l'AFITF devrait suivre la trajectoire prévue dans la LOM. Le troisième budget rectificatif de 2021 fait apparaître environ 3,4 Mds d'€ de recettes :

- redevances domaniales : 362 millions
- taxe d'aménagement du territoire : 561 millions
- amendes radars : 278 millions
- contribution du secteur aérien : 230 millions
- TICPE : 1,3 Milliards
- contribution SCA : 60 millions
- divers : 50 millions
- plan de relance : 550 millions

Le projet de budget 2022 de l'AFITF, qui n'apparaît pas dans le PLF, devrait être voté et présenté en fin d'année.

Ces éléments seront à compléter par les annonces qui seront faites dans le cadre du plan de relance prévoyant notamment, sur 2021-2022, 300 millions d'€ pour la rénovation des petites lignes ferroviaires, 100 millions d'€ pour les trains de nuit et 100 millions d'€ pour les bornes de recharge électriques. 7 Mds d'€ devraient être versés aux AOM pour le soutien aux mobilités vertes en lien avec la crise sanitaire.

Par ailleurs, un plan d'investissement doit être également présenté d'ici la fin de l'année et une compensation du manque à gagner des AOM lié à la crise sanitaire est en discussion.

Comme en 2021, ces montants, même parfois conséquents, ne combleront pas les besoins et les retards pris en rénovation, entretien, renouvellement et création d'infrastructures dans un contexte de contraction des moyens humains, de désorganisation des administrations





et établissements publics, d'accélération de l'ouverture à la concurrence pour les entreprises publiques et une territorialisation des politiques de transport sous contrôle préfectoral. Dans le même temps, des économies de fonctionnement sont annoncées mais au prix d'attaques sur les garanties collectives et les conditions de travail des salariés.

Au-delà des chiffres globaux, il faudra tracer la ventilation

de ces sommes au sein des différents programmes et tenir compte du renouvellement des CPER (Contrat de Plan Etat/Régions).

Comme chaque année, cette période doit nous permettre de dénoncer le manque de courage politique de l'exécutif et mettre les parlementaires devant leurs responsabilités. L'UIT a sa feuille de route en s'appuyant sur le plan de rupture de la CGT.



# SNCF, quelles perspectives financières pour 2022 ?



« On n'est pas carré, on est hexagonal », tel est, en substance, le message du film publicitaire de la SNCF diffusé en cette rentrée. Un film plutôt bien fait et efficace qui casse les codes même si, évidemment, nous sommes loin d'en partager toutes les finalités à l'heure où la SNCF et les cheminots se trouvent une fois de plus dans la tourmente. Ce film a au moins le mérite de souligner la situation paradoxale de la SNCF, service public indispensable mais imparfait, une société reconnue pour son savoir-faire mais trop souvent jetée à la vindicte politique et médiatique.

Pour être complet, on pourrait également ajouter que la SNCF est une entreprise publique dont l'Etat n'assure pas un financement à la hauteur des enjeux et qu'il livre dorénavant aux aléas d'un libéralisme mortifère sur fond de transformation à marche forcée.

En effet, depuis le 1er janvier 2020, la mise en œuvre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018 a considérablement changé la donne avec le passage en une holding de sociétés anonymes, la fin des recrutements au statut pour les cheminots et la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence généralisée de l'ensemble des activités.

Nous sommes loin d'une politique volontariste et de développement du mode ferroviaire dont les besoins en investissements, les modes de fonctionnement et d'organisation nécessitent un temps long, une vision planifiée et pluriannuelle des besoins économiques, sociaux et territoriaux, que seule une maîtrise publique peut apporter.

Certes, l'Etat a repris à son compte 35 Mds de dette, mais en imposant des contreparties qui vont bien au-delà de l'évolution juridique de la société, avec notamment des trajectoires économiques drastiques déjà difficilement tenables dans un contexte normal, mais qui deviennent totalement irréalistes dans le contexte de crise sanitaire que nous connaissons depuis près de 2 ans.

Si le tribut est incontestablement dramatique sur le plan humain et social, cette crise a également de lourdes conséquences sur la situation de notre économie.

Touchée de plein fouet par les mesures sanitaires, les périodes de confinement, les injonctions gouvernementales, la SNCF n'échappe évidemment pas au marasme ambiant.

Des circulations TGV réduites à la portion congrue, un trafic international presque à l'arrêt, une offre TER et IdF réduite de moitié, l'addition est particulièrement lourde pour la branche Voyageurs, y compris pour la filiale Keo-

lis. Au niveau de l'infrastructure, l'absence de circulation engendre un effondrement des redevances d'accès, phénomène que l'on retrouve également, couplé à l'absence de revenus liés aux commerces, chez Gares et Connexions. Dans ce contexte, seuls les secteurs de la logistique et du transport de marchandises ont pu tirer leur épingle du jeu.

Les répercussions financières sont évidemment majeures pour une entreprise comme la SNCF qui doit faire face à des coûts fixes inhérents au mode ferroviaire, sans compter les dispositions particulières liées au covid (désinfection, équipements, contrôle des pass sanitaires...) dont le coût avoisinerait les 100 M€.

À l'issue de ces deux annus horribilis, on estime aujourd'hui que le Groupe SNCF aura perdu environ 11 Mds€ cumulés de chiffre d'affaires pour atteindre 32.8 Mds€ en 2021 contre 35.1 Mds€ en 2019.

Cette période se traduit par un résultat net de -3 Mds € en 2020 (du jamais vu!) et un accostage prévu à -0.9Mds € fin 2021. Dans le même temps, l'endettement progresse de 35 Mds € au 1<sup>er</sup> janvier 2020 à 43 Mds € en prévision pour fin 2021.

Si ces résultats parlent d'eux-mêmes, il convient de souligner qu'ils incluent la cession/privatisation, imposée de manière masquée par l'État, du gestionnaire de Wagon d'Ermewa pour 3 Mds € mais également deux plans drastiques d'économies qui viennent s'ajouter aux « plans de performance » déjà sévères imposés par la Loi de 2018.

Reports d'investissements, renoncements, optimisation de la production et de la maintenance, réduction des frais généraux, ces plans se traduisent également de manière brutale pour les cheminots avec des baisses d'effectifs de 2000 à 3000 agents par an et une maîtrise drastique de la masse salariale après déjà plusieurs années de gel des salaires.

Sur les deux dernières années, ces plans d'économies se chiffrent à 2,5 Mds € et 1,3 Mds €, ce qui laisse aisément en apprécier l'ampleur...

Mais au-delà de la froideur de ces chiffres, qui ne sont finalement que le révélateur de l'intensité de la crise Covid, il y a lieu de se livrer à une analyse plus précise de la



structure financière de la SNCF, de l'équation économique du mode ferroviaire et des perspectives pour l'avenir.

Une fois de plus pourrait-on dire, puisque la question centrale du financement de l'infrastructure, notamment sa régénération et sa modernisation, demeure au centre de la problématique du système ferroviaire. Le problème est loin d'être nouveau puisqu'il remonte à la construction des LGV, supportée majoritairement par la SNCF, ce qui a engendré une spirale d'endettement mais également un sous-investissement sur l'entretien du réseau classique. Ni la création de RFF en 2017, ni les réformes de 2014 et de 2018 n'ont apporté de solution durable. La crise que nous traversons confirme d'ailleurs les analyses de la CGT sur l'insuffisance et la fragilité des mécanismes mis en place, notamment le dividende que SNCF Voyageurs doit reverser à SNCF Réseau en fonction de ses résultats. Une invention technocratique destinée surtout à masquer la baisse constante des financements de l'Etat avec des prévisions très optimistes basées notamment sur une forte croissance de la profitabilité de TGV. Un mécanisme déjà plus que discutable dans un contexte concurrentiel (seule la SNCF paye) mais surtout qui n'est pas conçu pour traverser une crise, même moins aiguë que celle du Covid. Il faut bien comprendre que le financement de la SNCF, mais également du système ferroviaire, repose en grande partie sur les résultats dégagés par le TGV, qui est depuis longtemps considéré comme une « machine à cash » pour le groupe.

La majorité des activités étant conventionnées (TER, IDF, TET) et donc avec des recettes contractuellement plus protégées, l'impact de la crise se concentre à 90 % sur l'activité TGV, entraînant en cascade un manque de financements pour les investissements de la SNCF mais également pour la régénération du réseau qui n'était plus financée. Devant cette situation, l'Etat a été contraint de débloquer une enveloppe de 4.1 Mds €, dite « plan de relance » afin de conserver globalement la trajectoire des travaux nécessaires a minima pour poursuivre l'exploitation du réseau.

Ce n'est donc pas une recapitalisation à proprement parler du groupe SNCF, mais bien un financement ciblé sur l'infrastructure, propriété de l'Etat.

Dans la même période, comme nous l'avons vu, la SNCF a dû de nouveau recourir à l'endettement pour couvrir ses besoins, malgré le coup de rabot imposé par les plans de performance.

Et personne aujourd'hui n'est en capacité d'évaluer précisément l'évolution du trafic voyageurs, principalement TGV, dans les mois et années à venir. Même si la reprise a été plutôt au rendez-vous cet été, on assiste néanmoins à des changements de comportement, notamment sur la clientèle affaires, très rémunératrice. Le télétravail, l'appréhension sanitaire des transports en commun, peuvent changer durablement les pratiques des voyageurs. Il est également un peu tôt pour mesurer le retour durable de la clientèle famille, d'autant que l'activité a été soutenue par de nombreuses offres commerciales.

La SNCF table d'ailleurs sur un retour aux volumes de 2019 au mieux en 2022/23 pour le domestique et 2025 pour le professionnel.



Des prévisions qui viennent évidemment percuter le plan stratégique élaboré dans la foulée de la loi de 2018 mais également les trajectoires financières imposées par l'Etat. Qualifiées initialement de volontaristes, ces trajectoires qui posent des jalons en matière de marge opérationnelle ou de dette, apparaissent désormais totalement inatteignables pour le groupe SNCF, et fatalement pour le système ferroviaire, puisque l'infrastructure est en partie financée par les résultats de SNCF Voyageurs.

D'autant que dans la même période, nous devrions assister au développement progressif de la concurrence, conformément aux dispositions de la loi de 2018. Une libéralisation que la CGT combat, qui aura des conséquences sur le fonctionnement et l'unicité de notre système ferroviaire, des conséquences sociales avec le transfert obligatoire de cheminots mais également des conséquences financières. Ainsi, si sur TER, l'impact sera dans un premier temps limité, les conséquences peuvent s'avérer plus prégnantes sur TGV puisque la SNCF estime que la part de marché pourrait baisser de moitié sur Paris Lyon, l'axe le plus rentable, à l'horizon 2030.

Un non-sens idéologique qui, comme pour le Fret, ne pourra qu'affaiblir le système ferroviaire.

Une fois de plus, nous sommes face à un pouvoir politique qui ne prend pas à la hauteur les enjeux. Pourtant, que ce soit au niveau environnemental, sociétal, social, économique, tout plaide pour que l'on investisse fortement et durablement dans le mode ferroviaire. La situation de ces derniers mois, la nécessité d'un service public voyageurs et Fret accessible, sûr et de qualité, doivent conduire le Gouvernement à revoir sa copie au risque de voir le système ferroviaire condamné à la dégradation et à l'attrition par insuffisance de financement de l'Etat. Une chose est certaine, c'est un système qui ne peut s'autofinancer.

L'année 2022 sera une année cruciale pour la SNCF. En fonction du niveau de reprise, du niveau de financement de l'Etat, de l'intensité de la concurrence, nous pouvons assister à une croissance qui profitera à l'ensemble du système ferroviaire ou, au contraire, rentrer dans une spirale de régression qui atteindra par ricochet, l'ensemble des acteurs.

A l'heure où se préparent les budgets de l'Etat et de la SNCF, la vigilance est donc de mise.

# Nouveau bras de fer salariés et direction d'ADP



Au mois de juin dernier, la direction d'ADP avait décidé de mettre en œuvre un projet de réorganisation de l'entreprise qui passait notamment par une modification des contrats de travail, entraînant une baisse importante des rémunérations et pouvant conduire à des licenciements via un « Plan de Sauvegarde de l'Emploi ».

La direction d'ADP n'a pas écouté l'opposition de l'ensemble des élus CFE-CGC, CGT, UNSA, CFDT et FO, qui ont pourtant voté unanimement une délibération exigeant le retrait du projet de PSE lors du CSE du 8 avril 2021. Ils ont exhorté la direction à modifier son projet social. Ce projet est inacceptable, puisque structurel, alors que la situation économique est surmontable à moyen terme et le retour progressif du trafic permettra de financer les salaires et l'essentiel des investissements.

Ces mesures unilatérales qui, non seulement diminuaient drastiquement les rémunérations, mais imposaient également une clause de mobilité géographique systématique, avaient été présentées aux élus du Comité Social et Economique au moment où le dispositif de rupture conventionnelle collective est déployé, générant le départ de 1 150 salariés sur les 6 448 salariés, soit 18 % de l'effectif d'ADP SA. Ce projet, s'il devait arriver à son terme, prévoyait le licenciement de toutes les personnes qui refuseraient les modifications de leur contrat de travail, c'est-à-dire potentiellement 5 250 salariés. Les 1 150 départs, dont 700 non remplacés, avaient déjà un effet important sur la masse salariale, les conditions de travail et vont considérablement modifier l'organisation de l'entreprise, car ils nécessitent une réorganisation profonde et structurelle du Groupe ADP et un bouleversement massif, jusque dans la vie privée, de





milliers de femmes et d'hommes pourtant dévoués à leur entreprise.

Les effets de l'activité partielle mise en place au début de la crise Covid, dès le 23 mars 2020, les nombreux départs de collègues (en démission ou en rupture conventionnelle), la perte de compétences qui en découle, l'absence d'avenir professionnel et de sens au travail, sont des facteurs suffisamment graves qui n'ont pas l'air d'alerter la direction du Groupe ADP, laquelle s'enferme dans son seul projet de restructuration sociale de l'entreprise.

Par ailleurs, le dispositif « Plan d'Adaptation des Contrats de Travail » envisagé par la direction créerait une forte iniquité de traitement dans l'application des mesures avec des baisses de rémunération variant de -1 à -15 %. La pertinence économique du projet de la direction est loin d'être démontrée alors que, parallèlement, ADP avait acquis pour 1,2 milliard d'euros le groupe indien « GMR Airports », que le groupe vient d'acquérir pour 415M\$ « l'aéroport d'Almaty », capitale économique du Kazakhstan, et dispose de 2 milliards d'euros de trésorerie.

Comment l'Etat Français peut-il, comme il l'a encore fait récemment, stigmatiser certaines entreprises qui licencient ou ferment leurs portes, et, dans le même temps, cautionner un PSE pouvant conduire à des licenciements dans une entreprise dont il est l'actionnaire majoritaire ?

Les élus ont interpellé le Ministre de l'Économie en tant que représentant de l'Etat actionnaire et majoritaire dans le capital du Groupe ADP mais aussi par la qualité que lui confère le code de l'aviation civile, qui indique que si le statut du personnel est établi par le conseil d'administration, il est soumis à son approbation. Si aujourd'hui, le statut du personnel n'était, en soit, pas remis en cause, un nombre important de dispositions qui en découlaient, l'étaient de manière conséquente.

En effet, le contrat social qui lie les salariés d'ADP SA à leur entreprise et qui lui a permis d'être, encore aujourd'hui, une entreprise majeure et stratégique du monde aéroportuaire et du transport aérien a été affirmé du local au national durant cette crise sanitaire en cours. La poursuite des enjeux sociaux et industriels du Groupe ADP n'est possible qu'avec des salariés motivés et engagés pour un vrai projet où des défis notamment environnementaux sont à relever. La démarche entreprise par la direction d'ADP

conduirait, au contraire, à paupériser les salariés et créer un risque industriel majeur que nous ne pouvons pas accepter.

Face à l'obstination de la direction, les salariés se sont donc mobilisés massivement sur les week-ends dès le 18 juin jusqu'à la mi-juillet où la mobilisation significative des salariés a permis de faire « bouger les lignes ».

Avec, en moyenne, un taux de participation exceptionnel de près de 50 % de salariés en grève, plus d'un millier d'entre eux ont manifesté et crié leur colère à Roissy CDG comme à Orly contre « PACT et PSE », la direction a joué la carte de l'intimidation.

Lors de ces journées de grève et d'action, une centaine de salariés ont été verbalisés pour troubles à l'ordre public, des représentants CGT ont été entendus en garde à vue, démontrant ainsi où la direction souhaitait placer le niveau du dialogue

social.

Face à cette remise cause de l'exercice du droit de grève et de manifestation, la fédération Transports, en lien avec la confédération et les unions départementales, est intervenue pour le respect de leur liberté individuelle et du droit de grève inscrit dans la constitution.



# L'Union Interfédérale des Transports relancée dans la région Auvergne Rhône Alpes



Après plusieurs réunions afin de remettre en route l'UIT en région Auvergne Rhône Alpes, le 21 septembre 2021 a permis de lancer concrètement les premiers travaux de l'UIT.

Pas moins de 17 camarades étaient présents venant des différentes fédérations composant l'UIT ainsi que la présence du comité régional et du secrétaire de l'UIT.

Chacun des camarades a pu faire un tour d'horizon de l'actualité dans son secteur d'activité, de ses inquiétudes et de ses attentes sur les questions transports dans la région. De nombreux sujets font l'actualité que ce soit la ligne ferroviaire Lyon-Turin, l'organisation des politiques de transports sur le territoire, convention TER, nœud ferroviaire lyonnais, les évolutions législatives et les prises

de décisions qui vont impacter tant la qualité du service public que les conditions sociales des salariés, ... et avec comme fil conducteur la nécessité de réfléchir les transports dans le cadre du développement humain durable.

A cela s'ajoutent les préoccupations du quotidien et les inquiétudes liées aux appels d'offres pour l'exploitation des réseaux. La situation économique des collectivités dans le cadre de la crise sanitaire et la baisse des recettes fiscales font que les Autorités Organisatrices de la Mobilité vont tenter de présenter la facture aux salariés par le biais des opérateurs des réseaux. De nombreux camarades sont intervenus sur ce sujet et ont rappelé que la première source d'économie pour les AOM et les collectivités c'est de mettre en œuvre des gestions directes. Dans



## CGT UIT Région AURA

Transports et Infrastructures

Quels réponses aux besoins de Transports

Répondre aux enjeux sociaux,  
environnementaux et économique



la région, il existe quelques gestions directes comme le réseau des transports en commun de Clermont-Ferrand et de Grenoble, les camarades du réseau de transport urbain de Chambéry travaillent à la mise en place d'une Société publique locale (SPL).

Tout le monde a évoqué la journée d'action du 5 octobre qui doit nous permettre d'exprimer nos réponses revendicatives à nos problématiques en ancrant autant que possible aux cahiers revendicatifs professionnels et d'entreprises. Chacun a cependant reconnu que la mobilisation des salariés, bien que les raisons d'être en colère et offensif sont nombreuses, sera variable selon les entreprises et les territoires.

A l'issue des travaux, les camarades ont décidé de se fixer deux priorités.

La première priorité est la mise à niveau des connaissances et des propositions de chacun pour décroiser nos connaissances du monde du transport, qui fera l'objet d'une journée d'étude durant le mois de janvier prochain portant sur : Quels besoins de transport en AURA? La 2<sup>e</sup> journée d'étude, qui est prévue de se tenir en mars prochain, portera sur le travail dans les transports en AURA?

La concrétisation de ce travail, qui est notre deuxième priorité, devra nous permettre d'être en capacité de rédi-ger une plaquette sur les transports en AURA, comme outil de communication en direction des syndicats, des habitants et des politiques en s'appuyant sur le travail déjà réalisé : convention TER alternative, projet fret (cheminots), Lyon Saint-Etienne, nœud ferroviaire lyonnais, travail dans les UD...

Bien évidemment, pour que cela se réalise, il faut pouvoir mettre en place un collectif de travail en lien avec le Comité Régional AURA. Des camarades ont fait connaître leur volonté d'intégrer ce collectif et, d'ici quelques semaines, les premiers échanges autour des priorités définies permettront d'engendrer une dynamique de relancer de l'outil UIT dans la région au service de toutes les organisations de notre CGT et la construction des mobilisations et du rapport de force.

Aujourd'hui comme hier, la question des transports en territoire revêt un caractère singulier. Définir les besoins de transports soucieux des enjeux sociaux et environnementaux demeure essentiel. En cohérence, construisons l'avenir au service du bien commun !

# Formation transports / UIT 2022

## Nécessaire, utile pour armer nos militants !!!

**La CGT porte la conception d'une politique de transport multimodale intégrée** avec un report modal de la route vers les transports alternatifs (fer, fleuve et mer).

**La reconquête d'un service public** de qualité accessible à tous et prenant en compte les obligations sociales et environnementales fortes, au profit des salariés du transport et des usagers, apparaît ainsi comme une priorité.

Face à ces enjeux, la question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc essentielle pour réorienter les

politiques mises en œuvre, dont celles des transports de voyageurs et de marchandises.

**Notre démarche revendicative ne peut se développer que si nos militants appréhendent et maîtrisent les problématiques des transports et la conception qu'en a la CGT!**

A ce titre, l'UIT organise, en 2022, une formation transports, construite sur deux modules.

**Le 1<sup>er</sup> module de 3 jours : du mercredi 8 au vendredi 10 juin 2022**

**Le 2<sup>e</sup> module de 5 jours : du lundi 19 septembre au vendredi 23 septembre 2022**

**Ils se déroulent au centre de formation CGT Benoit Frachon à Courcelle**

*(dans le respect des règles sanitaires en vigueur)*

**Cette formation confédérale s'adresse** aux camarades en charge de l'activité transports en UD ou au Comité Régional et en UIT décentralisée, aux membres des directions fédérales constitutives de l'Union Interfédérale des Transports, ainsi qu'aux dirigeants confédéraux travaillant sur ces questions.

**Cette formation a pour but** de développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté, dans un contexte de profondes mutations.

**À partir de notre démarche syndicale** basée sur l'évolution du rapport de forces, elle doit permettre de peser efficacement sur celles-ci.

**Elle est donc nécessaire** pour armer nos militants dans le cadre de leur activité syndicale et de leur mandat professionnel, CESER, etc.

C'est pourquoi, **elle doit être appréhendée comme un axe prioritaire** par nos structures CGT. Concevoir la formation comme un acte militant lui confère un caractère indispensable à l'accomplissement de nos responsabilités dans l'organisation syndicale.

**Il est de la responsabilité des fédérations concernées d'intégrer le stage transports de l'UIT dans leur plan de formation et d'impulser à la participation des militants concernés.**

**Dès à présent, faites-nous remonter les inscriptions de vos fédérations pour 2022!**



## BULLETIN D'INSCRIPTION FORMATION 2022

*(en fonction des règles sanitaires en vigueur)*

Nom : ..... Prénom : ..... Sexe : ..... Age : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Tél. : ..... Portable : .....

Adresse électronique : .....

Candidature présentée par (Confédération, union départementale, Fédération, Union locale ou Comité regional) :

.....

Entreprise : ..... Secteur Public, nationalisé ou Privé : .....

Fédération CGT : ..... UD : .....

Responsabilités syndicales : dirigeant fédéral ou confédéral, animateur de collectif UIT, .....

Responsabilités électives ou mandats : CSE, CSST, Administrateur, Comité de groupe, CESE, CESER, .....

.....

Formations syndicales ou expériences militantes dans le domaine :

.....

### Fiche à retourner

Par mail : [form-synd@cgt.fr](mailto:form-synd@cgt.fr) - Tél. 01 55 82 81 48 à [uit@cgt.fr](mailto:uit@cgt.fr) - Tél. 01 55 82 50 47

Par courrier : Espace revendications, sociales et économiques - Case 32 - 263 rue de Paris - 93516 Montreuil Cedex



# LE TRAVAIL A PLUSIEURS VISAGES. LA CGT A LE VOTRE.

**SYNDIQUEZ-  
VOUS !!!!**

**[www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)**

