

É

d

i

t

O

Les transports sont au cœur de la stratégie capitaliste des échanges mondiaux, moteurs du dumping social et des délocalisations... Un système sous contrôle globalisé des marchés et du patronat, bien éloigné des enjeux environnementaux !

Les transports sont depuis des décennies un laboratoire du dumping social et précurseur du low cost. Notre région n'est pas épargnée. L'objectif de libéralisation totale s'est traduit dans tous les modes de transport : ferroviaire, cabotage routier et maritime, service portuaire, ciel unique ... Aucun secteur n'échappe à cette dictature financière.

La lutte des classes pour combattre le dérèglement climatique et la défense environnementale ne doit pas être un vain mot.

"Nous devons agir collectivement avec nos outils à portée de main pour une reprise du contrôle démocratique."

Le transport est le bras armé du capital et nous devons répondre à la question de fond : «le juste coût des trans-

ports » dans une conception multimodale.

Dans la logique capitaliste libérale, il n'y a plus d'avenir économique, social, environnemental. Pour un véritable report modal nous devons sortir de la pensée unique dominante, dont les maîtres mots sont : compétitivité, coût du travail, concurrence.

La CGT, avec son outil confédéral UIT, appelle à sortir les transports de la logique des marchés pour une véritable complémentarité des modes de transport qui favorisent les modes les plus respectueux de l'environnement et condamnent par là même le dumping social !

Rien de cela n'est un coût, ou encore une dette ; c'est un investissement pour une croissance qui répond aux aspirations et aux besoins des populations : c'est le développement humain durable !

Au plus près de nous, dans notre région des Pays de la Loire où l'industrialisation et les transports sont très développés, les politiques menées sont les mêmes qu'à l'échelle européenne, internationale.

Nous aurons loisir d'en débattre lors de cette conférence régionale de notre UIT...

**DOCUMENT PRÉPARATIF
À LA CONFÉRENCE
UIT PAYS DE LA LOIRE**



Depuis la dernière conférence de mars 2022, l'UIT régionale a été très active et un bilan s'impose. L'exercice n'est pas des plus faciles tant l'UIT est transverse et que l'UITR PDL n'a pas pris l'habitude d'écrire ce qu'elle fait. C'est d'ailleurs un des points d'améliorations à inscrire dans la prochaine feuille de route. Nous ne pouvons non plus ici faire un bilan à la Prévert.

Si nous devons retenir des points positifs du bilan, c'est avant tout d'avoir fait connaître un peu plus notre outil UIT par une présentation dans des réunions régionales ou des commissions exécutives d'UD ou de syndicat. C'est aussi par des rencontres et des présences dans différentes réunions institutionnelles (comité des partenaires du transport public, comité de lignes), des forums (Mer Loire et Connexion), des congrès (structures interpro), réunions sur les mobilités et transports avec le CE-REMA, auprès de différentes directions d'entreprises et d'élus politiques...

L'animateur UIT est mandaté au CESER des Pays de la Loire depuis janvier 2024. Ce qui permet de travailler les dossiers locaux et d'impulser les propositions CGT. L'animateur UIT est aussi un interlocuteur pour la CGT face aux élus politiques libéraux et en soutien aux élus politiques proches de nos revendications.

Notre outil régional a contribué à la mise en place d'un collectif de défense du ferroviaire sur l'étoile nantaise, le collectif Fer Nantes, constitué de syndicats et d'associations, de citoyens,

d'élus. Ce collectif participe activement par la distribution de tracts, de participation à des manifestations, actions, réunions avec des élus régionaux et locaux pour la défense et l'amélioration du service public ferroviaire...

Bien entendu, nous avons aussi participé activement à la conférence nationale UIT en juin 2025 où les débats portaient sur justement les activités des UIT en région et sur le financement des transports.

Alors oui notre UIT régionale est très active à différents niveaux et pourtant, ce n'est pas visible pour toutes et tous. Nous n'écrivons pas ce que nous faisons et nous devons pallier ce défaut. Une expression régionale écrite permettrait de mettre en avant nos travaux qui doivent servir à nos structures. Reste à en déterminer le format (bulletin, lettre...)

Notre bilan est aussi critique sur la tenue de nos réunions de bureau. En effet, nous n'avons pas pu nous réunir aussi souvent que nécessaire et en nombre suffisant de militant-es. De plus, notre bureau n'est pas assez varié dans la représentativité des syndicats composants nos fédérations constituantes. C'est une piste de travail collectif à mener dans notre conférence pour améliorer notre fonctionnement.

Ce bilan est non exhaustif car nous n'avons pas lieu ici à tout retranscrire, ce serait trop long. Il permet néanmoins d'avoir des réflexions sur ce qui est fait, pas fait et est à faire...



14 octobre :

08H45 : Accueil

09H30 : début conférence

- Bienvenue et présentation de la conférence
- Intro par l'animateur UIT régional
- Echanges sur le bilan depuis 2022

11H00 : Pause

11H25 : débat sur actu revendicative et chantiers; thèmes à aborder entre autres :

- Les services publics de transports
- Les financements dans les transports
- Quels transports demain dans notre région ?
- Lien industrie-environnement-transport
- Ouverture à la concurrence
- Dumping social
- Les SERM dans notre région
- Stratégie des mobilités

13H00 :

- fin des travaux matinée
- Repas en commun

14h15 : Reprise

- Thématique table ronde :
 - Accès libre aux transports ou gratuité: quels coûts, quels avantages, et quelles conséquences notamment pour les salarié-es ?

16H15 : pause

- 16H45 : débat autour de notre vie syndicale dans notre collectif UIT
- 18H30 : fin de la 1^{ère} journée

Moment convivial avec repas et soirée

15 octobre :

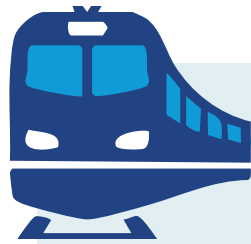
08H45 : reprise travaux

- débat autour de la feuille de route et validation
- place des femmes dans les milieux professionnels des transports et quelle place dans le militantisme UIT ?

10h20 : pause

- 10H35 : mise en place du bureau régional UIT, lien avec la vie du collectif et les enjeux débattus la veille
- Conclusions
- fin de la conférence

Repas en commun et départ



Le transport ferroviaire a été confronté ces 20 dernières années à plusieurs réformes. Celles-ci ont éclaté l'entreprise publique.

Aujourd'hui le Groupe SNCF connaît de multiples et incessantes réorganisations que subissent les cheminot-es. Les

"perte de sens au travail, surcharge de travail, pression, stress..."

conséquences sont catastrophiques . C'est dans ce contexte que depuis décembre 2025, douze¹ salariés se sont donné la mort. Notre région n'a pas été épargnée. La fédération des cheminots a exigé un moratoire sur les réorganisations. Celles-ci se font notamment sous le prétexte d'affronter l'ouverture à la concurrence à laquelle participent les premiers dirigeants de l'entreprise publique elle-même. La SNCF se portera candidate aux appels d'offres par le biais de filiales.

Dans les Pays de la Loire, la concurrence est déjà là au travers des filiales de la SNCF : SVLO pour la partie TER (30% du réseau régional en juillet 2027) en attendant l'appel d'offre pour l'étoile Mancelle (2030) et SVO pour les lignes intercity Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux.

Pour la CGT des cheminots, la seule concurrence que l'on nous vante est en réalité la concurrence entre les salariés : salariés au statut ou contractuels des SA et salariés des filiales ou EF privées aux conditions sociales beaucoup moins favorables. C'est pourquoi notre fédération porte depuis plusieurs mois un Nouveau Statut du Travail Cheminot (NSTC) qui s'adresse à l'ensemble des cheminot-es de la branche du ferroviaire.

Cette ouverture à la concurrence est une véritable gabegie financière à la charge des contribuables. Les entreprises candidates devaient initialement posséder leur propre centre de maintenance. Finalement, compte tenu des coûts de construction, la Région prendra en charge ceux-ci, soient 25 millions d'euros environ par technicentre (1 à Nantes et 1 au Mans). De plus, des indemnités sont versées aux candidats non retenus dans le cadre des appels d'offres. Au total, près de 100 M€ d'argent public disponible pour la concurrence quand ce n'est pas possible pour l'entreprise historique.

Pour la CGT cet argent doit servir au financement d'un service public ferroviaire. C'est dans ce cadre-là que notre fédération porte le Développement du Service Public Ferroviaire (DSPF)

Pour cela, il faut que l'offre ferroviaire réponde à trois principaux critères que sont :

- 1. la fréquence,
- 2. la capacité
- 3. la fiabilité.

Sur le premier aspect, les dessertes en pointe doivent compter à minima un train toutes les vingt minutes, voire tous les quarts d'heure. En deuxième lieu, les trains doivent être capacitaires, c'est-à-dire offrir un nombre de places assises suffisant. Enfin, la fiabilité doit être au rendez-vous, ce qui suppose une maintenance des infrastructures et du matériel roulant.

Pour la CGT et son UIT, cela doit aussi passer par une augmentation de la capacité des lignes car le développement des trains périurbains ne doit pas se faire aux dépens des autres trafics (TER, TGV, fret, etc.). Pour cela, il faut doubler certaines lignes et électrifier celles qui ne le sont pas encore pour gagner en fluidité.

Dans le cadre de sa stratégie de modernisation du réseau, SNCF Réseau a entamé depuis quelques années le déploiement des CCR (Commandes Centralisées du Réseau) avec pour objectif de regrouper les postes d'aiguillage répartis sur l'ensemble du réseau ferroviaire dans de grands postes de commande. C'est ainsi qu'une CCR est en construction à Nantes. Derrière cette volonté, se cachent des détails importants pour les cheminot-es au travers de l'emploi et des conditions de travail, et également pour les usagers sur la qualité de service. La gestion du réseau structurant par les CCR met en danger l'avenir des lignes fines de desserte du territoire (ex : Les Sables-La Roche sur Yon-Bressuire).

Fret et hinterland

Le Grand Port Maritime Nantes-Saint Nazaire (GPMNSN) est structurant pour les transports de marchandises. Le développement des différents sites portuaires de ce GPM, tant à Nantes, Chantenay, Cheviré et St Nazaire, ont longtemps contribué à l'extension d'un maillage routier et ferré. Depuis de nombreuses décennies, les voies libérales ont fait le nécessaire pour que le transport routier supplante fortement le transport ferroviaire, sans chercher efficacement la complémentarité des transports. Au niveau ferroviaire, l'abandon du Fret est socialement, économiquement et environnementalement désastreux et aberrant. Ce sont l'ensemble des triages de la région qui sont quasi abandonnés ; seules quelques dessertes subsistent.

Certes, le transport ferroviaire demande plus de robustesse par rapport au transport routier. Cependant, il offre des avantages importants (transport massif, transport le moins polluant, impact environnemental faible, distance...). Nombre de chargeurs sont prêts à investir dans le ferroviaire dans la région; Directions et Gouvernement doivent aller dans ce sens.

A la vue des enjeux climatiques de demain, il y a urgence à :

- mettre en œuvre le report modal vers le rail
- décarboner au maximum les transports
- assurer la complémentarité des transports sans alimenter une concurrence entre les salarié-es.

¹ Nombre connu au moment de la rédaction de l'article en juin 2026 (NDLR : le nombre connu à ce jour en juillet est de 15)

Table ronde



Entre aficionados et détracteurs, la gratuité des transports en commun fait débat, notamment au sein de la CGT. L'UIT comme Indecosa¹ se sont exprimés sur le sujet.

Avant toute chose, il est besoin de faire un peu de sémantique sur cette question de la tarification des transports.

Qu'est-ce que la gratuité d'un point de vue comptable ? Dans les faits, il n'y a rien de véritablement gratuit, ce n'est évidemment pas un don en tant que tel, puisque les transports représentent des dépenses non négligeables. Si les services apparaissent alors gratuits pour l'utilisateur ou pour les promoteurs de cette politique, dans les faits, leurs coûts sont bel et bien pris par la collectivité, c'est-à-dire par les contribuables. Ce terme de gratuité est donc inexact et complètement inadapté à la réalité. La notion de libre accès est bien plus conforme.

Faire croire que le libre accès aux transports constituerait un net coup de pouce au pouvoir d'achat est pleinement illusoire, puisqu'il faut le payer à travers les finances des collectivités et donc, in fine, à travers l'impôt. Seuls ceux qui n'en paient pas peuvent éventuellement ressentir une amélioration limitée de leur pouvoir d'achat, à condition bien entendu d'être un usager régulier des transports urbains.

Pour la CGT, la bataille pour améliorer le pouvoir d'achat des actifs, retraités et sans-emploi passe par une revalorisation des salaires, allocations et pensions. La « gratuité », même si elle est généralisée à tous les réseaux de transports urbains, n'apporterait qu'une bien piètre amélioration de la situation à une frange très limitée de la population.

La « gratuité » des transports urbains prend des formes différentes selon les

agglomérations qui ont fait ce choix. Elle peut être :

- **Ponctuelle**, lors de pics de pollution ou d'un événement culturel ou sportif majeur.
- **Récurrente**, certains jours de la semaine, comme les samedis et dimanches par exemple.
- **Totale** dans certains cas, toute l'année.
- **Sélective**, c'est-à-dire ne concernant que certaines catégories sociales (demandeurs d'emploi, jeunes, enfants, seniors, etc.) ou ne concernant que les habitants de l'agglomération.
- **Partielle**, car ne concernant qu'une ou quelques lignes.

Si on regarde un peu dans le rétroviseur, sur ce qui a conduit les collectivités locales à faire ce choix, les motivations restent différentes tant au constat initial qu'à l'objectif final. Sur l'échiquier politique, les promoteurs de la « gratuité » ne peuvent pas être catalogués : on retrouve ainsi bien des formations de gauche tout comme de droite qui sont à l'initiative sur cette question ou qui ont mis en œuvre une telle décision. Nous ne sommes donc pas en présence d'un dogme idéologique. La « gratuité » des transports collectifs n'est pas nécessairement[1.1] la bonne piste pour améliorer le quotidien financier des citoyens. L'inflation galopante couplée à la stagnation des revenus n'ont fait qu'augmenter les difficultés pour nombre de citoyens de boucler les fins de mois. Dans cette difficile équation, la part « transports » ne représente pas loin de 14 % des dépenses dans la consommation des ménages, assurances comprises.

Sur la motivation de la mise en place d'une telle gestion, certaines métropoles ont pris cette orientation politique pour se débarrasser de la gestion de la vente des titres de transport et abonnements, de la maintenance des valideurs à bord des bus avec concomitamment le personnel qui va avec, c'est-à-dire les vendeurs et les agents chargés du contrôle. En termes d'emplois, le bilan est

lourd, d'autant plus qu'il élimine des catégories de postes permettant le reclassement de conducteurs de bus. L'économie réalisée est alors censée financer une partie de la « gratuité ». Pour d'autres élus à la tête de métropoles, le choix de la « gratuité » est justifié par la nécessité de redynamiser les cœurs de ville où la circulation et le stationnement sont délicats. Si la visée n'est que de revigorer les commerces comme cela s'est vu par endroits, on peut alors regretter que la cible ne soit pas le report modal.[2.1] Parmi les autres arguments avancés, on retrouve aussi une volonté d'augmenter la fréquentation du réseau alors que si celle-ci était faible, c'est qu'elle ne répondait sûrement que trop partiellement aux attentes des usagers potentiels

Si la « gratuité » a un effet indéniable dans les premiers mois de son instauration, si l'offre n'est pas repensée, avec à la clé une amélioration du réseau (maillage, fréquences de passage, capacité d'emport, etc.), le réseau retombe dans les mêmes travers qui conduisaient à ce qu'il soit sous-utilisé initialement. Les nouveaux usagers gagnés grâce à la mise en place du libre accès ne sont pas forcément tous issus de l'automobile, alors qu'ils devraient pourtant être la cible privilégiée. Parmi les « nouvelles têtes » à bord des bus, on retrouve des piétons voire des cyclistes qui ne prenaient jamais les transports urbains sur de petits trajets. Le fait de payer un ticket pour un trajet de deux ou trois arrêts conduisait les gens à marcher. Avec la « gratuité », la fréquentation de certaines lignes explose avec ces usagers en saut de puce, ce qui engendre mécontentement et inconfort pour les usagers « historiques » qui pour certains pourraient être tentés de reprendre leur voiture, ce qui serait un comble. Parmi les raisons invoquées par les militants de cette forme de tarification, il est avancé que la « gratuité » permettrait de rompre l'isolement pour certaines catégories de citoyens. Cet isolement est très souvent induit par une desserte insuffisante des zones périphériques où le maillage est soit trop clairsemé, soit les fréquences proposées sont inadaptées. Dans ces deux cas, la « gratuité » n'apporterait aucune plus-value

¹ <https://indecosa.fr/wp-content/uploads/2021/05/IN-197-mai-juin-2021-gratuite-des-transports-2.pdf>

à ces citoyens de seconde zone.

Très chère « gratuité » !

Il y a des disparités d'une métropole à une autre, mais une chose est sûre : la part « transports » du budget de ces collectivités locales est importante. Les contraintes budgétaires et l'équation financière des collectivités locales relèvent de plus en plus de la quadrature du cercle. S'il est indéniable que la « gratuité » a un côté populaire – pour ne pas dire populiste –, son financement reste délicat voire impossible en l'état. Parmi les solutions toutes trouvées, on peut rencontrer une restructuration du réseau. C'est ce qui s'est produit à Niort en 2017, lors de l'instauration du libre accès. Cinq lignes de bus (sur douze) avaient alors fait les frais de cette nouvelle mesure et avaient été purement et simplement supprimées. Les fréquences avaient été allégées dans certains secteurs de l'agglomération. Les rotations des bus avaient été optimisées, avec à la clé une dégradation des conditions de travail des conducteurs. Si la mesure est souvent présentée comme une avancée sociale, c'est loin d'être le cas pour tous ! Comble du comble, certains usagers avaient été contraints de reprendre leur voiture à cause des effets de la restructuration du réseau. Parallèlement, et il faut le souligner, la fréquentation des bus augmentait dans le cœur de la ville. La mise en place de la « gratuité » n'a donc pas été sans conséquences pour une part des usagers.

Il existe cependant des contre-exemples : à Dunkerque – une ville qui a créé des lignes et des emplois –, on relevait en 2019 un accroissement de la fréquentation de 125 % le week-end, de 65 % en semaine. La moitié est composée de nouveaux voyageurs majoritairement séduits par la gratuité. Dunkerque est l'une des rares villes ayant mesuré le report modal de l'automobile vers le bus. 48 % des nouveaux usagers ont délaissé leur voiture.

Censée mettre tous les citoyens sur un pied d'égalité, la mesure n'a profité qu'à une part trop restreinte de la population, et peut-être pas celle qui en avait le plus besoin. En outre, depuis plusieurs années, les finances des collectivités locales ont été asséchées par plusieurs mesures, dont principalement la suppression de la taxe professionnelle en 2010 imposée par Sarkozy. Cela a bien sûr des conséquences concrètes dans la vie de tous les jours des citoyens et la gestion des transports du quotidien a été sérieusement

écornée par le manque de liquidités. Le maintien et le développement des réseaux sont devenus un casse-tête pour les édiles de toutes les collectivités locales

Certaines formations politiques ou associatives s'emparent de ce sujet avec une méconnaissance profonde des enjeux. Car face à l'urgence climatique et sociale, il faut des réponses fortes, à la hauteur des enjeux, pour permettre un report modal à la fois massif et rapide de la voiture vers les transports collectifs. La question du financement reste centrale car c'est elle qui conditionne les points au-dessus mais aussi les projets de développement des modes lourds, tels que les créations ou prolongements de lignes de métro, de tramway, de BHNS (bus à haut niveau de service). Alors que l'État est responsable de l'appauvrissement des collectivités locales, il doit mettre la main à la poche pour permettre la réalisation de ces projets structurants, les seuls à même de permettre un report modal.



Selon Indecosa, le passage à la gratuité du transport ne peut donc s'envisager de manière isolée sans interroger la complémentarité des différents modes de transport, leur interopérabilité, l'architecture des réseaux. Au même titre que les services de l'eau, de la santé, de l'éducation, de la culture, ceux du transport ont vocation à être des biens publics dont l'accès libre (plutôt que gratuit) devrait être garanti également à tous, surtout sur le territoire. Pointe en germe une rupture franche avec le modèle libéral !!!

Pour la CGT, l'attractivité des transports collectifs doit passer par :

- **UN MAILLAGE FIN** irriguant au plus près les zones d'habitations, les pôles économiques, les établissements scolaires et de santé, les services publics,

les équipements sportifs, etc.

- **UNE FRÉQUENCE DE LIGNE SOUTENUE** et ce, tout au long de la journée.
- **UNE CAPACITÉ QUI PUISSE RÉPONDRE À TOUTE HEURE À L'AFFLUENCE DES USAGERS** pour qu'ils soient transportés dans des conditions décentes de confort.
- **DES TEMPS DE TRAJETS QUI DOIVENT ÊTRE COMPÉTITIFS PAR RAPPORT À L'AUTOMOBILE**, ce qui suppose la création ou le développement des TCSP.

Pour la CGT, l'attractivité des métiers du transports collectifs doit passer par :

- **DES CONDITIONS DE TRAVAIL ADAPTEES** (Exemple de l'adaptation des services lors des épisodes de forte chaleur)
- **DES SALAIRES ATTRACTIFS**
- **DU MATERIEL ADEQUAT** (Confort de conduite, climatisation, etc.)

La question de la tarification ne doit pas être éludée, pour ne laisser personne au bord du chemin. Elle doit rester équitable, équilibrée, adaptée à tous les porte-monnaie. Les tarifs sociaux, partout où ils existent, apportent une réponse au plus grand nombre. En cela, ils doivent être maintenus et connus du grand

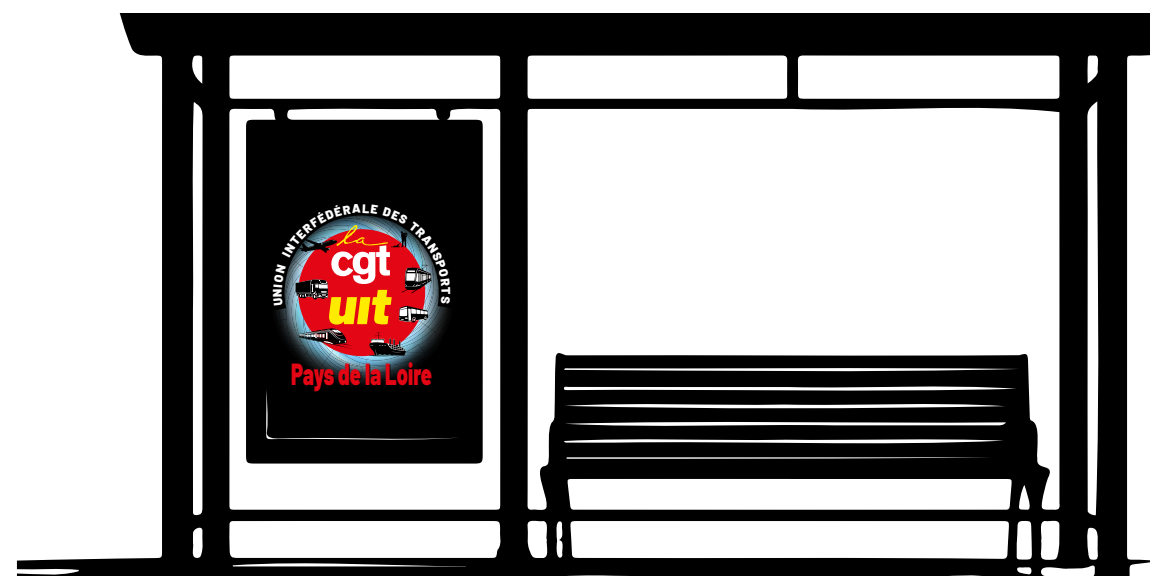
public. La tarification n'est en aucun cas l'alpha et l'oméga des transports publics. Elle n'est qu'une facette d'un système complexe qui doit être l'objet d'une attention soutenue de la part des élus. L'urgence climatique est là pour le rappeler : il y a une nécessité qui se fait plus grande de jour en jour de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les transports publics sont une des clés pour y parvenir et il serait dommage de rater la cible.

Enfin, pour la CGT, la fiche revendicative 29, sur le droit aux transports, rappelle que pour y arriver, cela suppose :

- Un développement des transports collectifs sur tout le territoire dans une approche multimodale et complémentaire des modes de transport, pour aller vers la transition énergétique, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre en conformité avec les objectifs du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) ;
- Une amélioration de la qualité des services respectant des critères sociaux et environnementaux ;
- le droit à l'accessibilité pour tous types de situation de handicap fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de

vie de toute la population ;

- Une politique tarifaire attractive et sociale qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous, dans une cohérence nationale ;
- une démocratisation dans l'élaboration des choix et une véritable démarche de solidarité entre territoires ;
- la prise en charge intégrale par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile/ travail, en favorisant les transports collectifs et/ou par la mise à disposition de transports collectifs organisés et financés par l'employeur ;
- la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics, pour que les services de transports cessent d'être soumis à la loi du marché et pour garantir les obligations prioritaires de services publics en vue de répondre aux besoins de qualité et de sécurité ;
- de développer le fret ferroviaire, fluvial et maritime, dans une logique multimodale, et de lui donner un caractère de service public au regard du développement humain durable et de la sécurité ;
- la maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national afin de sortir de la logique de concurrence avec le rail et le low-cost aérien fortement subventionné.



TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS (TRV)



" Un secteur sous tension : santé mentale, pression opérationnelle, recrutement et urgence salariale."

Le Transport Routier de Voyageurs traverse une crise profonde. Aux difficultés de recrutement et à la dégradation des conditions de travail s'ajoutent désormais des formes de pression nouvelles : clients mystères, outils connectés de surveillance, contrôles instantanés alcool et drogues, exigences croissantes des autorités organisatrices et donneurs d'ordre.

Le TRV est devenu un métier sous tension permanente, avec des impacts majeurs sur la santé mentale des conducteurs.

1. Une charge mentale qui explose : pression, surveillance et isolement

Au-delà des contraintes historiques du métier (horaires décalés, amplitudes longues, responsabilité de transporter des vies), les conducteurs subissent aujourd'hui une surveillance accrue, souvent ressentie comme intrusive :

- Clients mystères envoyés par les AOM ou les exploitants, évaluant anonymement la conduite, l'accueil, la tenue, la ponctualité.
- Outils connectés embarqués (télématique, géolocalisation, analyse de conduite, remontées automatiques d'événements), utilisés parfois comme outils disciplinaires plutôt que pédagogiques.

- Contrôles instantanés alcool et drogues, parfois répétés, parfois exigés par les donneurs d'ordre, créant un climat de suspicion permanente.
- Menaces implicites ou explicites de sanctions, de retraits de lignes, voire de non-renouvellement de contrats, selon les exigences des autorités locales.

Ces pratiques, lorsqu'elles ne sont pas encadrées, génèrent une pression psychologique constante, un sentiment de surveillance, et une perte de confiance dans la relation employeur-salarié.

"Le TRV est devenu un métier où l'on se sent observé, évalué, noté, parfois sans information préalable."

2. Santé mentale : un risque professionnel majeur

Les conducteurs rapportent :

- fatigue nerveuse,
- stress chronique,
- anxiété liée aux contrôles,
- sentiment d'être jugés en permanence,
- perte de motivation,
- burn-out dans les cas les plus graves.

La combinaison responsabilité + surveillance + pression horaire + incivilités crée un environnement psychologique délétère.

"La santé mentale n'est plus un sujet secondaire : c'est le premier facteur de fragilité du TRV."

3. Recrutement : un secteur qui n'attire plus

Les entreprises peinent à recruter, notamment en Pays de la Loire. Les candidats se détournent du TRV pour plusieurs raisons :

- salaires trop bas,
- temps partiels imposés,
- amplitudes longues pour un temps payé faible,
- formation coûteuse,
- absence de perspectives, pression psychologique croissante,
- surveillance numérique permanente.

" Le TRV souffre d'une double crise : crise de conditions de travail et crise d'attractivité."

4. Les salaires : l'urgence absolue

Le niveau de rémunération est en décalage total avec :

- la responsabilité pénale,
- la pénibilité psychologique,
- la surveillance accrue,
- les contraintes horaires,
- les risques routiers,
- les exigences des donneurs d'ordre.

Les conducteurs TRV sont moins rémunérés que dans d'autres secteurs du transport, alors qu'ils transportent des enfants, des usagers fragiles, et assurent un service public essentiel.

" Sans augmentation salariale, le TRV ne pourra pas recruter ni fidéliser."

5. Pression des autorités organisatrices : un modèle à revoir

Les AOM et donneurs d'ordre imposent :

- des exigences de qualité toujours plus élevées,
- des contrôles renforcés,
- des obligations de reporting numérique,
- des audits inopinés,
- des menaces de sanctions contractuelles.

Ces pratiques, lorsqu'elles ne sont pas accompagnées de moyens, créent une pression directe sur les conducteurs, qui deviennent les premiers exposés aux conséquences.

" Le TRV ne peut pas être un secteur où l'on exige toujours plus, en payant toujours moins."

6. Conclusion : reconstruire le TRV

Pour sortir de la crise, il faut :

- une revalorisation salariale forte,
- une reconnaissance de la pénibilité psychologique,
- un encadrement strict des outils de surveillance,
- une régulation des pratiques de clients mystères,
- des contrôles alcool/drogues respectueux et proportionnés,
- un dialogue social renforcé,
- un investissement public massif,
- une politique régionale ambitieuse en Pays de la Loire.

" Le TRV doit redevenir un métier attractif, stable, reconnu et respecté. C'est une question de santé mentale, de justice sociale, et de qualité du service public."



Résumé des principaux réseaux de transports urbains

Les plus grandes agglomérations des Pays de la Loire disposent de réseaux urbains organisés par leurs autorités locales de mobilité. Ces réseaux complètent l'offre régionale Aléop et TER en assurant les déplacements de proximité, l'accès aux gares, aux centres-villes, aux zones d'emploi, aux établissements scolaires et universitaires, ainsi qu'aux équipements publics. Les réseaux les plus structurés se situent à Nantes, Angers, Le Mans, Saint-Nazaire, Cholet, Laval et La Roche-sur-Yon.

Nantes Métropole - Naolib / TAN

Nantes dispose du réseau urbain le plus dense de la région. Le réseau Naolib, anciennement identifié par la marque TAN pour les transports collectifs, dessert les 24 communes de la métropole. Il s'appuie sur 3 lignes de tramway, 1 ligne de Busway, 1 ligne de e-Busway, 9 lignes Chronobus, 45 lignes de bus, 3 lignes de Navibus et une navette aéroport.

Angers Loire Métropole - Irigo

Le réseau Irigo structure les mobilités de l'agglomération angevine autour de 3 lignes de tramway et d'un réseau de bus hiérarchisé. L'offre comprend notamment 4 lignes de bus majeures, des lignes de proximité, des lignes express, des lignes suburbaines, une ligne de nuit, un service de transport à la demande et un service adapté aux personnes à mobilité réduite.

Le Mans Métropole - SETRAM

Le réseau SETRAM dessert Le Mans Métropole avec 2 lignes de tramway, une ligne de bus à haut niveau de service Tempo et un ré-

seau de lignes de bus régulières.

Saint-Nazaire Agglomération - Ycéo

Le réseau Ycéo dessert les 10 communes de Saint-Nazaire Agglomération. Depuis la restructuration du réseau, l'offre s'organise autour de 3 lignes Hélyce à haut niveau de service, complétées par des lignes de bus classiques, des navettes et de nombreux circuits scolaires.

Cholet Agglomération - Choletbus

Choletbus assure les déplacements dans Cholet et les communes de l'agglomération. Le réseau comprend des lignes urbaines desservant la ville-centre, des lignes périurbaines vers les communes environnantes, ainsi que des services scolaires.

Laval Agglomération - TUL

Le réseau TUL, pour Transports Urbains Lavallois, dessert Laval Agglomération. Il comprend des lignes régulières, un service de transport à la demande, une navette gratuite de centre-ville, un service de soirée, des parkings-relais et des services vélo.

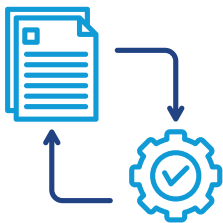
La Roche-sur-Yon Agglomération - Impulsyon

Le réseau Impulsyon dessert La Roche-sur-Yon et plusieurs communes de son agglomération. Il comprend des lignes régulières, des services de soirée, des lignes de nuit, des navettes spécifiques, du transport à la demande, un service de transport adapté, des vélos et trottinettes en libre-service, de la location de vélos, du covoiturage et des parkings-relais.



Agglomération	Réseau	Modes principaux	Caractéristiques principales
Nantes Métropole	Naolib / TAN	Tramway, Busway, e-Busway, Chronobus, bus, Navibus	Réseau le plus dense de la région, forte intermodalité, dessert des 24 communes métropolitaines.
Angers Loire Métropole	Irigo	Tramway, bus, lignes express, transport à la demande	Réseau structuré autour de 3 lignes de tramway et d'un maillage bus hiérarchisé.
Le Mans Métropole	SETRAM	Tramway, BHNS Tempo, bus, navettes	Réseau structurant desservant les grands pôles urbains, la gare, l'université et les équipements métropolitains.
Saint-Nazaire Agglomération	Ycéo	BHNS Hélyce, bus, navettes, transport à la demande	Réseau restructuré autour de 3 lignes Hélyce, avec une forte desserte des pôles d'emploi et du littoral.
Cholet Agglomération	Choletbus	Bus urbains, cars périurbains, transport à la demande	Réseau bus reliant Cholet aux communes de l'agglomération, avec services scolaires et mobilités complémentaires.
Laval Agglomération	TUL	Bus, navette centre-ville, transport à la demande, vélo	Réseau de proximité complété par des parkings-relais, services vélo et gratuité le week-end.
La Roche-sur-Yon Agglomération	Impulsyon	Bus, lignes de nuit, TAD, vélo, trottinettes, covoiturage	Réseau multimodal intégrant bus, mobilités partagées et transition énergétique de la flotte.

Proposition/présentation travail UIT



l'Union interfédérale des transports – UIT CGT en Pays de la Loire

La question des transports est centrale pour la CGT.

- ➔ Parce qu'ils concernent les salariés au quotidien, parce que l'accès de toutes et tous à la mobilité est indispensable aussi bien pour se rendre au travail ou à son lieu d'études que pour accéder aux loisirs ou à la santé, et aussi parce qu'ils emploient en France plus de 1,4 million de salariés¹, **les transports constituent un enjeu social.**
- ➔ Parce qu'ils provoquent des externalités négatives (émissions de CO2, les transports sont à l'origine du tiers des émissions de CO2 en France², parce que de plus les infrastructures (routes, aéroports...) génèrent souvent des problèmes d'acceptabilité), parce qu'en revanche un transfert modal vers les modes les moins impactants contribuerait à la transition écologique, **ils sont un enjeu environnemental.**
- ➔ Parce que les entreprises – qui profitent des offres de transport voyageurs et fret, ainsi que des infrastructures, pour développer leur activité – rechignent à assurer leur part de financement des transports, **ils sont aussi un enjeu économique.**

C'est pour organiser ces 1,4 M de salariés, que l'UIT a été créée comme outil au service des coopérations interprofessionnelles dans l'ensemble du secteur des transports et au service de l'activité revendicative de toute la CGT.

Un peu plus de 75 000 camarades sont syndiqués à la CGT et fédérés aux fédérations qui composent l'UIT. Elles sont au nombre de 5 :

- **Fédération Nationale des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer Français (Fédération des cheminots) ;**
- **Fédération Nationale des syndicats de transports (FNST-CGT) ;**
- **Fédération Nationale de l'Équipement - Environnement (FNEE) ;**
- **Fédération Nationale des syndicats maritimes (FNSM-CGT) ;**
- **Fédération des Officiers de Marine Marchande (FOMM).**

La CGT, avec l'UIT, porte une conception d'organisation des transports (fret et voyageurs) de nature à répondre au défi d'une société qui place l'humain - 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 compatibles avec un développement humain durable de la société.** Considérant que ce secteur est stratégique, répond de l'intérêt général et est un facteur essentiel de cohésions sociale et territoriale, la CGT pense que la collectivité doit en avoir la maîtrise et imposer des règles fortes.

Par l'action syndicale interfédérale, il s'agit de ne surtout pas opposer les modes de transports les uns aux autres, mais de travailler à leur complémentarité et leur réponse aux enjeux du territoire.

En Pays de la Loire, l'UIT met en place les conditions d'un travail interfédéral transports via **un bureau animé par Stéphane Godard** et composé de camarades issus de différentes fédérations des transports. L'animateur du groupe CGT au CESER participe à ses travaux, ce qui permet d'une part d'alimenter l'expression de la CGT face au Conseil Régional et aux autres organisations qui siègent au CESER, et d'autre part de nourrir la réflexion collective des camarades des transports par les informations recueillies dans cette assemblée. Rappelons que la Région est cheffe de file sur les mobilités et qu'elle organise les transports TER et cars interurbains.

L'activité du bureau de l'UIT Pays de la Loire a ainsi permis à la CGT de travailler notamment sur le dossier **LNOBPL** ou sur la lutte contre **l'ouverture à la concurrence** de l'exploitation du TER qui conduit à un moins-disant social pour les salariés et produira des effets néfastes pour le service public.

La question **du financement des transports** est également prégnante, alors que la Région augmente les coûts pour les voyageurs bien au-delà de l'inflation tout en refusant de lever le versement mobilité. Par ailleurs, certains camarades s'interrogent sur les modalités de tarification des transports urbains et que Nantes a mis en place le libre accès aux transports le week-end. Sur ce sujet, comme sur d'autres, l'UIT peut apporter des réponses et alimenter la réflexion collective CGT, en se nourrissant de l'expertise des secteurs concernés.

D'autres enjeux se posent, comme la déclinaison effective de la **stratégie régionale des mobilités** qui prévoit une forte augmentation de l'offre de transport ferroviaire et routier interurbain³, mais dont la mise en œuvre tarde à se réaliser.

Afin d'assurer un lien continu avec l'interprofessionnel, l'animateur UIT régional est membre du secrétariat du comité régional. Certains sujets sont en effet transverses, à l'image du transport fluvial et maritime, complémentaire du rail, et qui doit être travaillé avec les camarades des Ports et docks.

Afin d'assurer la solidité des propositions revendicatives de l'UIT au plan régional, il est essentiel d'assurer effectivement la représentation au bureau des 5 fédérations. Dans sa version actuelle, et suite à plusieurs départs en retraite de camarades militants, le bureau est essentiellement composé de camarades issus des transports ferrés et routiers de voyageurs, et il reste très masculin. Il est donc indispensable de l'élargir et de le féminiser.

Les enjeux sont nombreux, saisissons-nous-en !

³ Notamment l'augmentation de 67 % de l'offre ferroviaire, qui serait financée par l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER, ce qui est un leurre mais qui conduit à la remise en question des droits des cheminots.



¹ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/emploi-et-marche-du-travail-dans-les-transports>

² <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports/fr/20-emissions-de-gaz-a-effet> : les transports génèrent le 1/3 des émissions de CO2 du territoire national

Les politiques publiques en matière de transport doivent contribuer à la réponse aux besoins des citoyens quel que soit leur lieu de vie. Les infrastructures ne doivent pas viser à renforcer la domination métropolitaine, mais à l'équilibre de l'ensemble du territoire.

Une politique nationale des transports doit assurer un aménagement du territoire et un développement social et économique équilibrés et répondre aux besoins de tout ordre. Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, une politique publique mer et littoral forte, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme.

Cela suppose :

- Un développement des transports collectifs sur tout le territoire en déterminant au cas par cas le mode le plus pertinent, notamment en ce qui concerne les critères de développement humain durable
- Une amélioration de la qualité des services et une politique tarifaire qui rendent l'ensemble des transports accessibles à toutes et à tous
- La création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics
- La maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes et ferroviaires sur le territoire national, au-delà des obligations de service public existantes
- Valoriser l'enjeu industriel du maritime et des activités liées à la mer et aux littoraux y compris les activités touristiques.
- la création d'un pôle public financier en capacité de développer les projets structurants et répondant aux besoins des populations.

L'UIT doit apporter des réponses aux différents défis identifiés dans le SRADDET, notamment sur les déplacements des populations et des marchandises. Le comité régional CGT les fait aussi connaître dans ce cadre.

Travail à poursuivre :

- Développer les connaissances en participant aux formations, aux Journées d'Etudes
- Renforcement du bureau régional par la présence des militants des 5 départements et des 5 Fédérations constituantes. A ce jour, toutes les fédérations et tous les départements ne sont pas représentés au bureau régional.
- Faire connaître notre outil confédéral UIT dans l'ensemble de nos structures en s'y déployant, en informant sous différentes formes (papier, numérique)
- Participer à la syndicalisation CGT
- Travail avec les militants CGT du CESER
- Appréhender le transport maritime et y développer notre militantisme CGT interprofessionnel

Travail à construire :

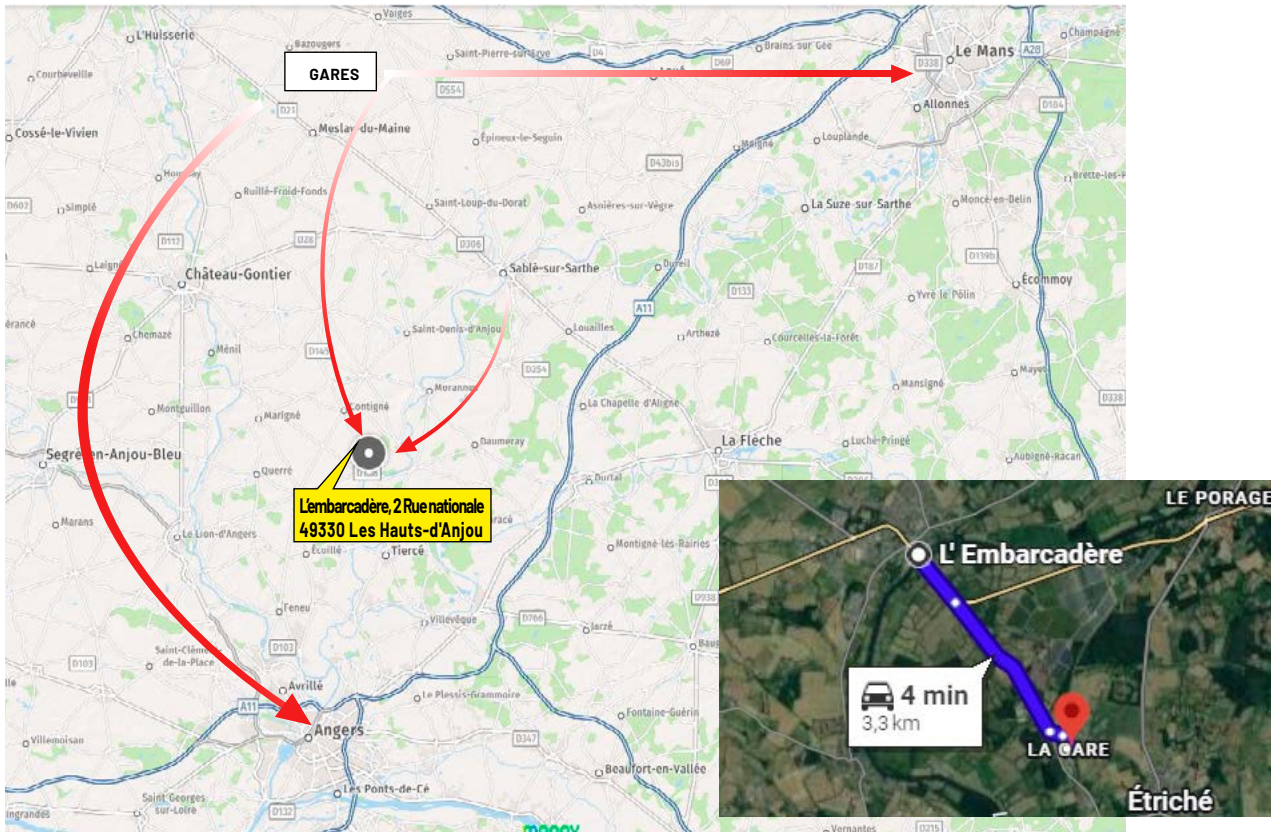
- La place des femmes dans les métiers du transport et le militantisme féminin au sein de l'UIT
- Formations :
- inscrire les militants au stage confédéral UIT (au moins un camarade par an)
 - mettre en place un stage ISSTO par an
 - Participer, Animer et/ou monter journée d'études sur les thématiques suivantes :
 - Evolutions de l'offre de transport public
 - Quelle multimodalité pour le fret ?
 - Gratuité et accès au transport

Conférences- Congrès :

Notre collectif UIT PDL doit pleinement trouver sa place dans les différentes instances de la CGT.

Stéphane Godard
Animateur UIT PDL

La conférence régionale UIT des Pays de la Loire
a lieu les 14 et 15 octobre 2026
à l'Embarcadère, à Châteauneuf-sur-Sarthe dans le Maine et Loire



[illegible]

La Macif vous protège dans votre activité syndicale () avec des contrats sur mesure.

Être syndicaliste, aujourd'hui plus que jamais,
est un engagement de tous les instants.

La Macif est à vos côtés pour soutenir
et sécuriser votre action militante.

→ Contactez-nous : partenariat@macif.fr



La Macif,
c'est **vous.**

MACIF - MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.
Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social: 1 rue Jacques Vandier 79000 Niort.