



PROPOSITIONS POUR DES TRANSPORTS URBAINS D'AVENIR !

Baisse du financement des Transports Publics Urbains de Voyageurs

Les politiques d'austérité mises en œuvre à tous les niveaux des décisions politiques (Europe, France, Régions, Intercommunalités), conduisent à réduire les capacités financières des collectivités locales et à asphyxier les réseaux de transports publics urbains de voyageurs.

Le budget transport est très souvent le premier poste de dépenses des collectivités locales et les décisions gouvernementales ne les ont pas aidées à faire face aux besoins toujours plus croissants de déplacements des citoyens alors qu'elles sont déjà confrontées à la baisse des dotations d'Etat.

L'augmentation de la TVA sur les titres de transport (passant de 7% à 10%), ainsi que le relèvement du seuil du versement transport, issus de la loi Macron (passant de moins de 9 salariés à 11 salariés), ont amplifié leurs difficultés.

A cela s'ajoute les stratégies hasardeuses des groupes de transports, exploitant un grand nombre de réseaux pour le compte des collectivités, alternant entre des contrats juteux, alimentés par des fonds publics et des contrats intenables économiquement et dont la qualité de service et les salariés sont les premières victimes.

Nancy, Besançon, Nîmes, Niort, ... A qui le tour ? STOP A L'HEMORRAGIE !

Les conséquences immédiates de ces politiques sont la volonté partagée des collectivités et des groupes de transports, de réduire les déficits d'exploitation en s'attaquant aux acquis sociaux des salariés et à leurs emplois !

C'est ainsi que le réseau de **Nancy** subit un Plan de Sauvegarde de l'Emploi qui se traduit par plus de 67 pertes d'emplois > **Besançon**, sous la menace d'un Plan de départ Volontaire pour réduire le déficit d'exploitation de 6 millions d'euros > **Nîmes** qui a déjà perdu 90 emplois de conduite et qui voit les emplois liés à la sécurité menacés > **Niort** qui va perdre 17 emplois en deux ans soit plus de 10% des effectifs, ...

D'autres situations existent sans doute ou vont exister dans le cadre de renouvellements de marchés où les Autorités Organisatrices de la Mobilité et les groupes répondant aux appels d'offres, utilisent les leviers suivants pour faire réduire le coût du transport :

▷ Réduction de l'offre kilométrique et augmentation des tarifs ;

▷ Mise en concurrence des salariés du transport par l'utilisation excessive de la sous-traitance en faisant appel à des salariés sous convention collective du transport routier de voyageurs (20% moins coûteuse socialement que celle du Transport Public Urbain de Voyageurs) ;

▷ Externalisation de services supports (maintenance, sécurité, marketing, administratif, ...) ;

▷ Dénonciation des acquis sociaux des salariés du transport.

Quelles que soient les décisions prises au final, ce sont en premier lieu, les salariés du transport urbain qui subissent tant dans leurs conditions sociales et salariales que sur le niveau de l'emploi dans leur entreprise.

En second lieu, c'est également un recul du service public de transport alors que les orientations actuelles vont plutôt vers un développement durable de la part modale des transports en commun dans nos agglomérations. De plus, ces politiques induisent un risque important de baisse de la qualité de service et de sécurité des salariés et des voyageurs.

Pour une réforme du financement du transport et une haute ambition sociale

Au-delà du mode de choix de gestion de nos réseaux qui pose la question de l'utilisation de l'argent public pour financer le développement d'entreprises de transports (Transdev, Keolis, RATP Dev), notamment à l'international, il devient urgent de stopper ces politiques désastreuses !

Alors que l'UTP, le GART, la FNAUT, la FNTV, les Régions de France et un obscur groupe de pensées (T.D.I.E), se sont associés pour porter des propositions libérales – *dont nous nous interrogeons sur les conflits d'intérêt tant les différents protagonistes sont étroitement liés* – la Fédération Nationale des Syndicats de Transports demande aux différents candidats de s'engager sur les points suivants, dans le cadre des campagnes présidentielle, puis législative :

⇒ La baisse de la TVA sur les titres de transports de 10% à 5,5% ;

⇒ L'augmentation du Versement Transport en élargissant son assiette de cotisations à l'ensemble des entreprises, la calculant sur la masse salariale et les revenus financiers

⇒ L'utilisation des taxes liées à la mobilité (stationnement, péage urbain, ...) pour développer les réseaux de transports et leurs utilisations ;

⇒ La mise en œuvre de pôles publics de transports publics régionaux, adossés à un pôle public financier, permettant de mutualiser les moyens, de financer et de maîtriser les projets de développement des Transports reconnus d'intérêt général ;

⇒ L'exploitation des réseaux de transports urbains par un mode de gestion direct par les collectivités locales qui permette de réduire le coût du transport et doit se traduire par un coût moindre pour les usagers et de meilleures conditions sociales pour les salariés ;

⇒ La mise en œuvre d'une tarification ajustée à la réalité économique des usagers pour rendre réel le droit au transport pour tous ;

⇒ Une véritable stratégie d'Etat pour impulser des politiques industrielles favorisant une filière Car et Bus sur notre territoire en lien avec les enjeux écologiques ;

⇒ L'abrogation des lois liberticides concernant l'exercice du droit de grève ;

⇒ La mise en œuvre d'un statut unique d'un haut niveau social des personnels du transport régulier de voyageurs.

**LA BRANCHE DES TRANSPORTS PUBLICS
URBAINS DE VOYAGEURS DE
LA FNST CGT APPELLE
L'ENSEMBLE DE SES SYNDICATS DANS LES
RÉSEAUX À S'EMPARER DE
SES REVENDICATIONS ET D'EN DEBATTRE
AVEC LES SALARIES,
POUR STOPPER LES PLANS SOCIAUX,
POUR STOPPER L'HÉMORRAGIE DE NOS
EMPLOIS
POUR DES TRANSPORTS URBAINS
D'AVENIR
EFFICACES, SÛRES, DURABLES ET DE
PROGRES SOCIAL**