

LA CLÉ DE NOS CONDITIONS DE TRAVAIL ET SALARIALES

L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS A CETTE PARTICULARITÉ D'ÊTRE UN SERVICE PUBLIC qui, dans la grande majorité des cas, est déléguée à une entreprise publique ou privée. Il n'existe que très peu de situation où ce service public est effectué par des agents de la fonction publique.

Pour autant, **quelle que soit la forme juridique de l'entreprise (EPIC, régie, SPL, SEM, DSP, PPP, ...), elles sont toutes liées par une convention à une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** qui confie à une entreprise la gestion et l'exploitation de son réseau de transport. Ainsi, toutes ces entreprises sont donc directement dépendantes du financement public alloué pour la mise en œuvre du service public de transport de voyageurs urbains ou interurbains.

Ainsi, les sources du financement des réseaux de transport collectif par les collectivités, et donc des AOM, sont de plusieurs natures et dépendent de la nature juridique de la collectivité. **C'est à partir des ressources financières dont elles disposent que les AOM décident des politiques de transports qu'elles mettront en œuvre tant pour les investissements (infrastructures, matériel, innovation) que pour l'exploitation des réseaux.**

LES SOURCES DU FINANCEMENT DU TRANSPORT

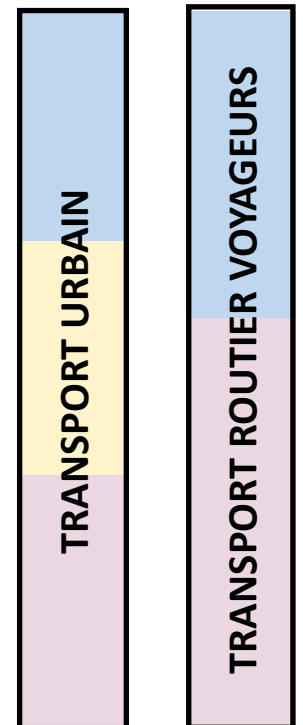
LES RECETTES D'EXPLOITATION : Il s'agit pour l'essentiel de la perception des titres de transport et du recouvrement des infractions. Elles représentent, en moyenne, 31 % des recettes sur le coût total des dépenses en urbain, cette part est difficilement mesurable dans le transport interurbain.

LE VERSEMENT TRANSPORTS (VT) : Il s'agit d'une taxe payée par l'ensemble des entreprises privées et publiques de plus de 11 salariés présentes sur le périmètre de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Cette taxe est assise sur la masse salariale des entreprises du périmètre concerné et son taux maximum dépend de la taille de la collectivité.

Ce Versement Transport correspond en moyenne à 1/3 des recettes de l'AOM pour mener sa politique de transport. Les régions n'ont pas la possibilité de mettre en œuvre cette taxe.

Le financement manquant pour couvrir l'ensemble des dépenses des AOM pour mener leur politique de transport est pris sur **LE BUDGET GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS** par le biais de subventions aux AOM.

Les collectivités tirant elles-mêmes leurs ressources financières des impôts locaux et des dotations de l'état mais également par l'emprunt et l'endettement.



Ces ressources financières ont des impacts directs sur les conditions d'exercice de nos métiers dans nos entreprises ! Plus ces ressources se tarissent, moins de moyens sont donnés, d'une part, pour faire fonctionner le service public et, d'autre part, pour répondre aux besoins sociaux des agents en charge de la mise en œuvre du service public.

DES DÉCISIONS POLITIQUES NEFASTES

Les politiques menées ces dernières années ne sont guère en faveur d'un renforcement des moyens financiers des AOM, bien au contraire !

Elles ont privé ou risqué de priver les collectivités et les AOM de ressources financières importantes pour mener leur politiques de transport sur leur territoire :



- Suite à une décision du gouvernement de Valls, la TVA sur les titres de transport est passé de 7% à 10% au 1^{er} janvier 2014, ce qui a représenté un manque à gagner pour les collectivités de dizaines de millions d'euros.
- Pour le transport urbain, la décision de porter le seuil de 9 à 11 salariés pour s'acquitter de cette taxe en 2012 par le gouvernement Valls a eu également pour conséquence une diminution importante des rentrées financières pour les AOM d'un peu plus de 500 millions dont 300 millions rien que pour l'île de France.
- Les annonces du gouvernement Macron tant sur la suppression de la taxe d'habitation et la baisse des dotations d'état aux collectivités vont pénaliser très fortement le financement des réseaux de transports. C'est d'autant plus vrai qu'il s'agit très souvent du premier ou second poste de dépenses pour les collectivités.

CONSEQUENCES NEFASTES POUR LES SALARIES

Ces décisions et les politiques d'austérité menées dans le pays ont eu pour conséquence de mettre en difficultés financières les collectivités et les AOM. **Nous voyons partout en France des réseaux mettant en œuvre des réductions d'offre, des réductions d'effectifs et de maîtrise de la masse salariale, des investissements d'infrastructures revus à la baisse ou décalés dans le temps, ...**

Concrètement, cela se traduit pour les salariés par des conditions de travail dégradées car moins de matériel, moins de maintenance, moins d'effectifs, moins de possibilité de poser des jours de récupération, moins de temps de parcours, moins de temps annexes, moins de temps de pause, ... Mais plus de pressions, plus de stress, plus de productivité, plus d'accidents de travail, plus d'arrêts de travail, plus de souffrance au travail ...

C'est encore moins d'augmentation de salaires, moins de promotions, moins de déroulement de carrière, ...

PROPOSITIONS DE LA CGT

La CGT refuse que les salariés des transports soient les victimes de décisions politiques contraires au développement du service public de transport de voyageurs et ne permettant pas de répondre aux besoins sociaux des agents mettant en œuvre le service public !

LE 19 AVRIL 2018, JOURNÉE D'ACTION INTERPROFESSIONNELLE

LA FÉDÉRATION CGT DES TRANSPORTS APPELLE L'ENSEMBLE DES SALARIÉS DU TRANSPORT DE VOYAGEURS À SE MOBILISER AUTOUR DES REVENDICATIONS PROFESSIONNELLES POUR NE PLUS SUBIR LES POLITIQUES ACTUELLES DESTRUCTRICES DE NOS EMPLOIS, DE NOS CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE RÉMUNÉRATION !

**PORTONS HAUT ET FORT NOTRE EXIGENCE D'AUTRES CHOIX POUR
LE FINANCEMENT DU TRANSPORT ET RÉPONDANT AUX BESOINS SOCIAUX DES SALARIÉS :**

- ◆ Suppression du seuil du nombre de salariés pour l'acquittement du versement transport ainsi que son extension aux régions ;
- ◆ Elargissement de l'assiette de calcul du versement transport aux revenus financiers ;
- ◆ Affectation des recettes du stationnement payant et autres taxes liées à la mobilité au financement des réseaux de transports collectifs ;
- ◆ Abaissement de la TVA sur les titres de transports à 5,5% ;
- ◆ Mise en œuvre d'un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises, adossé 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 ;
- ◆ Exploitation des réseaux de transports par un mode de gestion directe par les collectivités qui permette de réduire le coût du transport et devant se traduire par un coût moindre pour les usagers et de meilleures conditions sociales pour les salariés ;
- ◆ La mise en œuvre d'un statut unique d'un haut niveau social des personnels du transport de voyageurs pour refuser la mise en concurrence des salariés notamment par la généralisation de la sous-traitance. Il est indispensable de créer des actions de solidarité entre tous les salariés du transports !