

NOS CONDITIONS SOCIALES, LA VARIABLE D'AJUSTEMENT DES GROUPES ET DES COLLECTIVITÉS...

D'UN CÔTÉ, nous avons des collectivités en charge de la mise en œuvre de réseaux de transport de voyageurs sur leurs territoires confrontés à des difficultés financières importantes liées, d'une part, aux politiques nationales d'austérité et, d'autre part, à des investissements parfois hasardeux.

DE L'AUTRE CÔTÉ, nous avons des opérateurs de réseaux de transport de voyageurs, liés le plus souvent à des multinationales dont leur préoccupation principale réside dans le maintien leur marge.

ENTRE LES DEUX, nous avons les salariés en charge de la mission de service public du transport de voyageurs qui sont la variable d'ajustement des intérêts des uns et des autres.

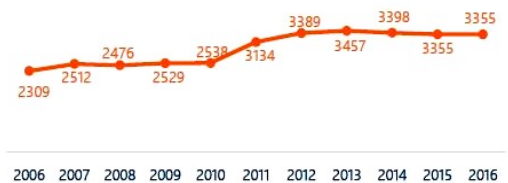
DE CE JEU DE DUPE, LES SALARIÉS ET LES USAGERS DU SERVICE PUBLIC SONT LES GRANDS PERDANTS !

► DES RESSOURCES FINANCIÈRES REDUITES

Moins de ressources financières publiques, c'est moins de moyens pour le service public de transport des usagers et les salariés en charge de son exécution.

Dans le transport urbain (TU), le transfert financier des collectivités vers les opérateurs est en recul depuis 3 ans. C'est moins d'argent investi dans la gestion et l'exploitation des réseaux.

Transfert financier des administrations publiques aux opérateurs
(en millions d'euros courants)
Source Cerema (Enquête TCU)



Dans le transport interurbain (TRV), tout juste devenu de la compétence des régions, le transfert financier vers les opérateurs est difficilement mesurable et il serait illusoire qu'il puisse progresser significativement, car les compensations financières et les dotations de l'état ne sont pas à la hauteur des besoins financiers des compétences nouvelles des régions. Reste également à voir comment seront répartis les ressources vers les départements et s'il n'y aura pas de coupes franches selon les localités.

► LES CONSÉQUENCES, DES IMPACTS NÉFASTES POUR LES SALARIÉS ET LES USAGERS

Les conséquences ce sont des réductions d'offres, sous couvert d'optimisation, mais dont la réalité est un recul du service public et un accroissement de la pression mise sur les salariés, leurs conditions de travail, leurs emplois et leurs rémunérations !

C'est ainsi que nous voyons apparaître à chaque renouvellement de convention d'exploitation, ou à la veille de celle-ci, des attaques sur le niveau des emplois et des conditions sociales des salariés, ainsi qu'une perte en matière de transport public urbain ou interurbain.

► Le nombre de jour d'arrêt de travail et le taux d'absentéisme ne font qu'augmenter dans le transport de voyageurs urbain ou interurbain. Cela est révélateur d'un mal être important dans nos professions et des problèmes de santé au travail en lien avec des conditions de travail devenus de plus en plus exécrables !

► Dans le transport urbain, 2016 marque un recul des embauches de conducteurs à temps plein en CDI, ce qui n'est pas arrivé depuis des décennies !

Dans l'interurbain, si l'emploi continue de progresser, c'est essentiellement des emplois à temps partiels non-choisis !

► Que ce soit dans l'urbain ou l'interurbain, pour répondre aux exigences financières des collectivités, les entreprises mènent des politiques de modération salariale. Ainsi, nos salaires augmentent moins vite que le SMIC, réduisant notre pouvoir d'achat et smicardisant nos emplois !

▶ NOS STATUTS ET CONVENTIONS **MIS EN CONCURENCE**

Nos statuts locaux, liés par accord ou pas à nos entreprises quelle que soit sa forme juridique, et nos conventions collectives qui restent le minimum applicable dans les entreprises de transports urbains (TPUV) ou routiers (TRV), ainsi que le statut de l'EPIC RATP, sont autant de leviers pour les groupes et les collectivités pour faire baisser le coût de l'exploitation des réseaux en mettant en concurrence les salariés.

L'émergence des métropoles et la disparition des périmètres des transports urbains est l'ouverture au découpage des réseaux urbains actuelles en plusieurs réseaux urbains et interurbains.

En province, la sous-traitance de kilomètres urbains en faveur d'entreprise sous convention interurbaine est en progression constante !

En Ile de France, excepté le réseau historique RATP, la règle est l'exploitation des réseaux par des entreprises sous convention collective interurbaine.

**CELA EST DÉJÀ VRAI
PARTOUT EN FRANCE
EXCEPTÉ SUR LE RÉSEAU
HISTORIQUE DE LA RATP !**

A Partir de 2024, le réseau historique bus de la RATP sera ouvert à la concurrence (2029, pour le réseau Tramway et, en 2039, le réseau Métro et RER) et les grandes multinationales françaises (Keolis, Transdev, RATP Dev) se frottent déjà les mains de la captation possible de l'immense manne financière publique que cela représente.

▶▶▶ 4 PROPOSITIONS **DE LA CGT**

Les salariés du transport de voyageurs ne sont pas en dehors de la réalité, ce qu'ils veulent aujourd'hui ce sont des réponses en termes de pouvoir d'achat, d'emploi, de droits collectifs et de qualité de services publics.

1 Pour un statut collectif d'un haut niveau social des salariés du transport de voyageurs avec notamment :

- ▶ Un salaire minimum de 1800€ au premier coefficient de la grille de classification ;
- ▶ Un temps légal de travail de 32 heures ;
- ▶ La reconnaissance de la pénibilité de nos métiers par un départ anticipé à la retraite.

3 Pour la mise en place d'un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises adossé à un pôle public financier afin de :

- ▶ Mutualiser les moyens, financer et maîtriser les projets de développement des transports reconnus d'intérêt général ;
- ▶ Favoriser une gestion directe des réseaux de transport devant se traduire par un coût moindre pour les usagers et de meilleures conditions sociales pour les salariés

2 Pour le renforcement de l'obligation d'intégrer des critères sociaux dans les conventions liants les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs en intégrant tout au long du processus la consultation des représentants du personnel en charge de la mission de service public.

4 Pour une réforme du financement des réseaux de transport de voyageurs pour répondre aux besoins du service public et des besoins sociaux des salariés :

- ▶ Suppression du seuil du nombre de salariés pour l'acquittement du versement transport ainsi que son extension aux régions, élargissement de son assiette de calcul aux revenus financiers ;
- ▶ Affectation des recettes du stationnement payants et autres taxes liées à la mobilité au financement des réseaux de transports ;
- ▶ Abaissement de la TVA sur les titres de transports à 5,5%.

LE 19 AVRIL 2018, JOURNÉE D'ACTION INTERPROFESSIONNELLE

Il est temps de combattre l'austérité en décidant d'agir ensemble pour obtenir d'autres solutions en matière de salaires, d'emplois, de conditions de travail, de retraite, de protection sociale, de libertés syndicales, de services publics...

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 RÉMUNÉRATIONS !