



**NOS  
TRANSPORTS  
PUBLICS**

**POLITIQUE POPULAIRE  
DES TRANSPORTS PUBLICS**

**RECOMMANDATIONS  
POUR UN FINANCEMENT  
DURABLE ET  
SOCIALEMENT  
ÉQUITABLE  
DES TRANSPORTS  
PUBLICS LOCAUX**



L'affectation de fonds publics et le développement de nouveaux modèles de financement aux fins de l'exploitation, de l'entretien et de l'infrastructure des transports publics locaux (TPL) peuvent jouer un rôle important pour surmonter la crise du Covid-19 et reconstruire les économies de manière équitable sur les plans social et écologique. Pour cela, les systèmes de TPL et les structures de financement doivent être conçus pour être efficaces, répondre aux besoins des travailleurs et des usagers et s'attaquer expressément au problème des inégalités sociales. En outre, l'augmentation des investissements publics dans les transports publics locaux doit s'accompagner d'une réforme du système financier mondial afin de remédier aux contraintes macro-économiques imposées aux pays du Sud et qui limitent leur capacité à investir dans les infrastructures et les services publics – élément pourtant essentiel de la relance.

Les recommandations qui suivent représentent un ensemble de principes à l'intention des syndicats, afin de les guider dans le cadre de l'élaboration de campagnes spécifiques et de revendications en faveur d'un financement durable et juste du point de vue social des services de transports publics locaux, pendant et après la pandémie.

## **LA SOLIDARITÉ NORD-SUD POUR UN ALLÈGEMENT DE LA DETTE ET UNE NOUVELLE ORIENTATION DE L'AIDE AU DÉVELOPPEMENT**

### **1. UNE ANNULATION DE LA DETTE AVEC PARTICIPATION OBLIGATOIRE DES CRÉANCIERS PRIVÉS**

Pour parvenir à un financement durable des TPL à l'échelle mondiale, tous les pays doivent disposer des moyens budgétaires adéquats. Actuellement, les niveaux élevés de la dette extérieure et les obligations plus élevées en matière de service de la dette, en partie attribuables aux politiques monétaires et budgétaires mises en œuvre dans les pays du Nord, limitent considérablement la capacité des pays du Sud pour ce qui est de réagir à la pandémie et de soutenir les systèmes et les travailleurs des TPL. Une solidarité internationale accrue s'impose en vue de concrétiser l'annulation et la restructuration de la dette au profit de tous les pays qui en ont besoin. La solidarité entre les travailleurs des pays du Nord et du Sud, appelant à l'expansion et à la mise en œuvre effective des programmes d'allègement de la dette du FMI et du G20, est nécessaire. Cette solidarité doit viser une réduction réelle et durable de la dette ainsi que la création de mécanismes destinés à obliger les créanciers privés à participer. La solidarité Nord-Sud devrait également être utilisée pour faire pression sur les gouvernements du Nord afin de les amener à maintenir et accroître leurs budgets officiels d'aide au développement et leurs contributions au financement des mesures en faveur du climat.

### **2. UNE NOUVELLE ORIENTATION DE L'AIDE AU DÉVELOPPEMENT**

Les prêts et les conseils des institutions financières internationales (IFI) devraient non plus être axés sur la mobilisation du financement privé mais sur l'investissement public en faveur de l'emploi dans les secteurs essentiels à la reprise économique et sociale post-pandémie. L'investissement public devrait être soutenu grâce à la mobilisation des ressources nationales, la réforme fiscale internationale et un Fonds mondial pour la protection sociale.

La *Déclaration du groupement Global Unions adressée aux Réunions de printemps du FMI et de la Banque mondiale* donne un aperçu des mesures de réforme générales aptes à combler les écarts entre les programmes de relance budgétaire des pays du Nord et ceux des pays du Sud et les contradictions sous-jacentes dans l'orientation actuelle de l'aide au développement<sup>1</sup>.

En ce qui concerne plus particulièrement les TPL, le financement de la Banque mondiale et d'autres IFI devrait appuyer les modèles d'investissement public et de financement durable. Les IFI devraient veiller à ce que tout prêt soit régi par des politiques de sauvegarde environnementale et sociale. Les programmes de prêts axés sur le soutien et l'expansion des TPL devraient être élaborés avec la participation des organisations de travailleurs et travailleuses, conformément aux présentes recommandations.

## **DES FONDS D'URGENCE POUR LES PERTES DUES À LA PANDÉMIE**

### **3. UN FINANCEMENT D'URGENCE SUFFISANT, ÉQUITABLE ET OPPORTUN DESTINÉ À ABSORBER LES PERTES ESSUYÉES PAR TOUS LES MODES ET SERVICES DANS LE CONTEXTE DE LA PANDÉMIE.**

La mise à disposition de fonds d'urgence destinés à compenser les déficits budgétaires subis par les transports publics locaux a été inégale, certains opérateurs et certains modes n'ayant même bénéficié d'aucun financement, entraînant des risques pour les travailleurs et les usagers. Les pays du Sud sont particulièrement concernés. Dans de nombreux pays, les grands opérateurs privés ont bénéficié de la couverture des clauses compensatoires dans les contrats de services, tandis que les opérateurs publics et/ou de petite envergure et informels, y compris les conducteurs propriétaires, ont dû se contenter d'un soutien réduit, voire inexistant. Dans le contexte actuel marqué par les mesures de distanciation physique et par la crainte de la contamination, à l'origine d'un niveau de fréquentation anormalement faible, les gouvernements devraient s'engager à maintenir un financement d'urgence au profit de tous les modes et types de TPL.

<sup>1</sup> Groupement Global Unions, *La voie de la reprise durable : les politiques des IFI doivent contribuer à créer des emplois de qualité, renforcer les services publics et réduire les inégalités*, avril 2021.

#### **4. UN FINANCEMENT POUR LES PERTES DUES À LA PANDÉMIE, PAS POUR LES PROFITS PRIVÉS**

Le montant des fonds d'urgence devrait être calculé de façon à compenser les pertes liées au déclin continu de la fréquentation et à l'augmentation des coûts découlant des mesures de santé et de sécurité. L'argent devrait servir à couvrir les salaires et les avantages sociaux des salariés, ainsi qu'à protéger leur santé et leur sécurité et à maintenir le fonctionnement des services, et non à assurer des marges de profit ou à maintenir à flot des entreprises qui n'étaient déjà plus viables avant la pandémie.

#### **5. DES CONDITIONS ET UN CONTRÔLE AVEC PARTICIPATION DES SYNDICATS**

Pour les autorités et opérateurs de transport public bénéficiant d'une aide, la protection de l'emploi des travailleurs devrait constituer une obligation (y compris à travers les services d'aide à l'emploi existants et les dispositifs de travail partiel et de chômage temporaire, le cas échéant) ; ces entités devraient aussi être soumises à des structures de contrôle démocratiques impliquant les organisations syndicales. Les opérateurs privés devraient être tenus de suspendre le versement des dividendes et des rachats d'actions, d'introduire des plafonds pour le salaire des dirigeants et de se soumettre à un contrôle plus étroit par les autorités locales.

## **DES MODÈLES DE FINANCEMENT DURABLE À LONG TERME**

#### **6. ASSORTIR L'EXPANSION DES TPL À UNE CONTRIBUTION DE SOUTIEN AUX CHARGES D'EXPLOITATION**

Les services de TPL excessivement dépendants des revenus générés grâce à la vente des titres de transport se sont révélés particulièrement vulnérables aux réductions excessives de services et aux fermetures liées à la pandémie. Tant que leurs modèles de financement resteront inchangés, ils demeureront vulnérables aux fluctuations de la fréquentation. Le Covid-19 a clairement mis au jour la nécessité d'un financement public soutenu, non seulement pour les coûts d'infrastructure et de fonctionnement

liés aux TPL mais aussi afin de soutenir les opérations. Les subventions devraient couvrir les services informels ainsi que les services formels et peuvent s'inscrire dans le cadre du processus de formalisation.

Le financement de l'expansion nécessaire des TPL peut constituer un volet important des plans gouvernementaux visant à stimuler l'économie et à créer des emplois, mais uniquement en étant assorti de modèles de financement permettant d'assurer le maintien de services de qualité et abordables ainsi que le maintien des emplois, même en temps de crise.

#### **7. DE NOUVEAUX MODÈLES DE FINANCEMENT PUBLIC À VISÉE REDISTRIBUTIVE**

Au cours de la pandémie et dans la période qui suivra celle-ci, en même temps que leurs contraintes budgétaires s'alourdissent, les gouvernements se doivent de plus en plus d'investir dans un large éventail de services publics ; c'est notamment le cas pour les pays du Sud. Cette réalité peut ainsi limiter la part d'investissement que les gouvernements pourraient aisément consentir en faveur des TPL et les amener à se tourner vers les investisseurs privés et les partenariats public-privé (PPP) comme solution à court terme. Il a toutefois été démontré que l'implication des sociétés de financement et entreprises privées entraînait des coûts plus élevés et se répercutait négativement sur la qualité des services, les salaires et les conditions à long terme.

Au niveau macro-économique, les gouvernements peuvent adopter et augmenter les impôts sur la richesse, les taxes financières et les impôts sur les sociétés afin de mobiliser les ressources nationales. Ils peuvent également renforcer le rôle des établissements bancaires publics dans le financement des infrastructures et le soutien aux petits opérateurs et aux travailleurs. En ce qui concerne plus particulièrement les TPL, de nouveaux modèles de financement s'imposent, basés sur la redistribution des ressources du capital et des individus nantis vers les travailleurs et les usagers aux revenus modestes, et assortis de mesures visant à encourager l'utilisation des TPL par rapport à l'utilisation de véhicules privés. Les sources de financement peuvent inclure des transferts à partir du budget général, des impôts fonciers affectés et des instruments de récupération des plus-values foncières, la réaffectation de fonds de la construction routière vers les infrastructures et les opérations

de TPL, et enfin les redevances routières et les péages urbains. Les tableaux 5 et 6 de l'annexe au Rapport I donnent un aperçu des sources de financement nationales et locales potentielles.

## **8. UNE UTILISATION TRANSPARENTE DES FONDS ET LA PARTICIPATION DES SYNDICATS À L'ÉLABORATION DES MODÈLES DE COÛTS**

Pour de nombreux systèmes de TPL, en particulier dans les pays du Sud, le manque de transparence quant aux coûts des services et à l'utilisation de l'argent public a laissé libre cours à la corruption et au gaspillage de la part des opérateurs privés. Dans le même temps, les perceptions du grand public quant au coût excessif des systèmes de TPL dissuadent les autorités locales et les contribuables d'explorer la propriété et l'exploitation publiques à titre d'alternative viable aux services gérés par des acteurs privés. Fonder les subventions sur des modèles de coûts rationnels et exiger une transparence totale dans l'utilisation des fonds peut conduire à une utilisation plus efficace de l'argent public et aider les autorités et le grand public à évaluer si un service peut être remunicipalisé.

Les travailleurs ont les connaissances de terrain nécessaires pour gérer les services efficacement et en toute sécurité, et leurs syndicats devraient être inclus dans le processus visant à définir des modèles de coûts de transport, des taux de rémunération et des conditions, alliant sécurité et durabilité. Cela vaut pour les services formels publics et privés, et pour les services informels récemment repris par des prestataires de services et/ou couverts par des subventions.

## **9. DES MODÈLES TARIFAIRES PROGRESSIFS QUI ENCOURAGENT L'UTILISATION DES TPL**

Dans le contexte de la pandémie, toute augmentation du prix des billets devrait être évitée, dès lors que les groupes aux revenus modestes et les travailleurs essentiels pourraient bien en pâtir d'une façon disproportionnée. Outre les structures de financement à visée redistributive, les autorités locales devraient mettre en œuvre des modèles tarifaires progressifs ou « solidaires » axés sur la redistribution, tout en soutenant la mobilité pour les groupes aux revenus modestes et vulnérables. Les tarifs devraient être définis de manière rationnelle à des niveaux encourageant l'utilisation des TPL.

## **10. UNIFORMISER LA RÉMUNÉRATION ET LES CONDITIONS**

Les coûts de main-d'œuvre représentent une part considérable des charges d'exploitation des TPL et sont en fin de compte supportés par le public. Dans le contexte de la crise, en particulier, les ressources devraient être utilisées pour protéger les travailleurs les plus vulnérables – c'est-à-dire aux revenus les plus modestes, qui occupent des emplois précaires et qui sont souvent des femmes, des immigrés et des personnes de couleur – en plus de services destinés aux usagers aux revenus modestes et autres usagers vulnérables. Dans le souci de créer des systèmes de TPL qui soient à la fois viables du point de vue financier et aptes à constituer une base de solidarité pour les travailleuses et travailleurs, les pratiques de budgétisation (et de négociation collective) devraient tendre vers une égalité accrue en matière de rémunération et de conditions, comme condition préalable à l'amélioration des conditions de tous les travailleurs à la fois, dans le secteur public comme privé, et pour les différents modes et formes d'emploi.

## **RESTRUCTURATION DES TPL ET TRANSITION**

### **11. DÉFENDRE LES SERVICES POUR LES USAGERS AUX REVENUS MODESTES ET LES EMPLOIS POUR LES TRAVAILLEURS PRÉCAIRES**

La crise du Covid-19 a déjà suscité des coupes dans les services et les emplois du secteur des TPL et les plus durement touchés sont ici les usagers vulnérables et les travailleurs. En dépit des demandes formulées par les syndicats et les groupes d'usagers et malgré les efforts déployés par les autorités locales et nationales, certains systèmes de TPL pourraient bien subir de nouvelles compressions dans un proche avenir. Dans le contexte de la pandémie, il est important que les syndicats privilégient la défense des travailleuses et travailleurs précaires et informels, qui sont plus susceptibles de perdre leur emploi et leurs moyens de subsistance, et qu'ils défendent les services desservant les communautés aux revenus modestes et autres usagers vulnérables.

**12.  
RÉSISTANCE À LA PRIVATISATION :  
ENVISAGER LA REMUNICIPALISATION,  
CONJUGUÉE À LA PROTECTION DES  
EMPLOIS DURANT LA TRANSITION**

Les systèmes de TPL confrontés à des crises budgétaires subissent déjà des pressions pour privatiser ou externaliser dans certaines localités, mais la privatisation ne devrait pas être perçue, à tort, comme une solution permettant de remédier aux difficultés financières. Les propositions relatives à de nouveaux modèles de financement peuvent appuyer les luttes syndicales en vue de maintenir les TPL dans le giron public. Dans le cas où les opérateurs privés ne peuvent remplir leurs obligations contractuelles ou ne respectent pas les conditions du dispositif de financement d'urgence, il conviendra d'envisager l'annulation des contrats et la remunicipalisation, assorties de dispositifs protégeant clairement les emplois des travailleurs en transition et de modèles de financement durable afin d'empêcher de faire peser sur le secteur public les pressions jusqu'à exercées en vue de réduire les services et les effectifs face à la pandémie.

**13.  
UN FINANCEMENT POUR L'ACTION  
CLIMATIQUE ET LA TRANSITION JUSTE,  
PAS POUR DES PROFITS PRIVÉS**

Le renforcement des systèmes de TPL est indissociable des efforts visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports. Toutefois, le motif de la durabilité environnementale et des emplois verts sert souvent de prétexte pour justifier l'introduction de modèles garantissant des bénéfices pour les entreprises privées qui favorisent la micromobilité et les solutions numériques, ou qui fabriquent, entretiennent et exploitent des véhicules électriques et à faibles émissions, plutôt que de soutenir des mesures politiques globales, où les réglementations limitant l'utilisation du véhicule privé viennent compléter l'usage de véhicules peu polluants et l'expansion des transports en commun. En outre, des initiatives en faveur de la propreté de la flotte de transport sont généralement lancées sans offrir de soutien adéquat aux travailleurs, qui se doivent alors d'assumer le fardeau du coût des nouveaux véhicules, ou se heurtent au risque de perdre leur emploi au fur et à mesure de la suppression progressive des services s'appuyant sur des véhicules plus anciens.

Le financement public devrait être orienté vers un report modal favorisant l'expansion des transports en commun, des flottes « propres » contrôlées par les pouvoirs publics ou par les travailleurs et la micromobilité, et fondé sur une juste transition au profit des travailleurs dont les moyens de subsistance sont affectés par la suppression progressive des véhicules et services non durables sur le plan environnemental. Les programmes de transition juste devraient viser à intégrer les travailleuses et travailleurs touchés dans de nouveaux systèmes durables.

**14.  
UN FINANCEMENT POUR UNE  
FORMALISATION CENTRÉE SUR LES  
TRAVAILLEURS**

Les IFI et les gouvernements affirment que la pandémie offre l'occasion de formaliser les services de TPL informels ; pourtant, bien souvent, ce processus est soit inexistant, soit il intervient sans faire participer ou sans considérer les travailleurs informels et leurs syndicats. D'un autre côté, certains syndicats de travailleurs informels saisissent l'occasion pour exiger des fonds en faveur de la formalisation et développer leur capacité en tant qu'agents dans ce processus.

Pour rendre les TPL plus durables, fournir des services de TPL de qualité et créer de bons emplois, il est indispensable que les gouvernements et les IFI financent la formalisation des services de TPL informels et leur intégration dans les systèmes de transports en commun. Ils devraient inclure les syndicats de travailleurs informels dans la planification et la mise en œuvre des processus de formalisation et offrir un soutien adéquat en vue de permettre aux travailleurs de continuer à fournir des services dans les systèmes nouvellement intégrés.





**NOS  
TRANSPORTS  
PUBLICS**

**Nos transports publics, ITF**

[www.OurPublicTransport.org](http://www.OurPublicTransport.org)  
[#OurPublicTransport](https://twitter.com/OurPublicTransport)  
[opt@itf.org.uk](mailto:opt@itf.org.uk)

**Politique populaire  
des transports publics**

[www.OPTpolicy.org](http://www.OPTpolicy.org)

**POLITIQUE POPULAIRE  
DES TRANSPORTS PUBLICS**

The background features a series of vertical cyan stripes on a light grey background. A black stepped line graphic starts from the bottom left, moves horizontally to the right, then diagonally up and to the right, then horizontally to the right, and finally diagonally up and to the right again. The text 'POLITIQUE POPULAIRE DES TRANSPORTS PUBLICS' is placed within the horizontal segments of this stepped line. The bottom of the page is filled with diagonal cyan stripes.