



**NOS
TRANSPORTS
PUBLICS**

**POLITIQUE POPULAIRE
DES TRANSPORTS PUBLICS**

**MANIFESTE SUR
LES INVESTISSEMENTS,
LE FINANCEMENT
ET LES TARIFS DE
TRANSPORTS PUBLICS
DURABLES**



Le programme de l'ITF « Nos transports publics » (OPT, selon son acronyme anglais) préconise un modèle social de transports publics. Un modèle social comprend les droits en matière d'organisation et d'emploi pour les travailleurs et exige que toute expansion des transports publics garantisse des emplois décents.

Ce programme :

- mène des activités dans des villes cibles pour mieux faire entendre la voix des travailleuses et travailleurs dans le développement de nouveaux modes de transports urbains, notamment les bus à haut niveau de service (BRT), et pour négocier la transition du travail informel vers le travail formel.
- mène des campagnes pour améliorer les conditions de travail de tous les personnels des transports publics – et de ceux des transports informels en particulier – en renforçant leur pouvoir syndical. Cela passe par la construction de réseaux syndicaux dans les multinationales de transports publics, la création d'alliances avec les passagers, les collectivités et autres organisations, et la promotion de l'emploi des femmes dans les transports publics.
- œuvre à l'élaboration d'une politique de transports publics alternative : une politique reposant sur la propriété publique, le financement public, les emplois décents et les droits syndicaux pour les travailleuses et travailleurs.

Juin 2023

INTRODUCTION

Les travailleurs des transports publics et nos syndicats se trouvent aujourd'hui à la croisée des chemins. D'une part, la pandémie de Covid-19 a imposé une pression financière considérable sur les systèmes de transport, la fréquentation n'ayant toujours pas atteint les niveaux d'avant la pandémie dans de nombreux endroits. Dans de nombreux pays et villes, les syndicats mènent actuellement des combats pour s'opposer aux réductions d'emplois, de salaires, à la détérioration des conditions de travail et des services.

D'autre part, la pandémie a démontré le rôle vital que jouent les transports publics dans l'économie locale et dans le soutien au droit à la mobilité, notamment pour les groupes à faibles revenus et défavorisés. Pour des millions de personnes dans le monde, les transports en commun sont la seule possibilité d'avoir accès à des services publics fondamentaux leur assurant le respect de leurs droits humains et une vie digne. La pandémie a également attiré l'attention sur le rôle essentiel que les transports publics doivent jouer dans la réduction des émissions de carbone et la création d'emplois de qualité. Si les transports publics sont exploités de manière durable et ont une vocation sociale, ils peuvent constituer une pierre angulaire de l'équité et jouer un rôle central dans la réalisation de la transition écologique dont nous avons besoin de toute urgence, notamment les objectifs de l'Accord de Paris.

Cependant, les systèmes de transports publics s'inscrivent dans un système économique mondial caractérisé par des inégalités systémiques, entre les pays et à l'intérieur de ceux-ci, et d'autres structures d'oppression, qui ont toutes été amplifiées par la pandémie de Covid-19. Selon leur mode de planification et de financement, les systèmes de transports publics peuvent accentuer les inégalités ou contribuer à en venir à bout.

La question des investissements, du financement et des tarifs durables est essentielle pour déterminer si l'avenir de nos systèmes de transport public empruntera la voie d'un lent déclin et d'une augmentation des inégalités ou celle d'une amélioration, de la croissance et d'une justice sociale et climatique.

De même, le financement des transports publics ne peut être abordé séparément des questions de propriété, de gouvernance et de structure opérationnelle, qui déterminent comment et dans quel but les investissements et les financements sont utilisés.

En tant que syndicats représentant les travailleurs des transports publics, nous avons un intérêt et le devoir de tracer la voie de nos systèmes de transport public vers la durabilité, l'égalité et la réalisation des droits de l'homme pour toutes et tous. En tant qu'acteurs décidant de l'orientation de nos systèmes de transport public, nous devons jouer un rôle proactif dans l'élaboration des politiques d'investissement, de financement et de tarification et dans les campagnes visant à les appliquer. Ces campagnes doivent être liées à une vision plus large de systèmes de transport public socialement justes, exploités et gérés dans l'intérêt de l'ensemble de la société et de la planète.

La Politique populaire des transports publics de l'ITF exige que les services de transport public soient détenus et exploités par le secteur public et que la responsabilité démocratique dans la planification, le développement et l'avenir des transports publics soit garantie. Nous demandons également que les investissements dans les transports publics soient prioritaires par rapport à ceux qui favorisent l'utilisation de véhicules privés, que des investissements et des financements importants soient consacrés au soutien, à la formalisation et à l'intégration des services informels, et que les finances publiques soutiennent la propriété et l'exploitation publiques.

PRINCIPE 1 :

UN INVESTISSEMENT DURABLE DANS L'EXPANSION ET L'AMÉLIORATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC EST UN INVESTISSEMENT DANS NOTRE AVENIR COLLECTIF

- A.** Le retour sur investissement dans les systèmes de transport public doit être abordé dans le cadre d'une perspective sociale élargie et donc être mesuré à l'aune de systèmes complets et de sociétés entières, et non en termes de rentabilité ou de coût-efficacité des opérateurs individuels. Cela implique une analyse des avantages sociaux et environnementaux, notamment : la création d'emplois directs, indirects et induits ; l'augmentation de l'activité économique locale et régionale ; l'amélioration de l'accès, de l'égalité et de la qualité de vie ; des rues moins encombrées et plus sûres ; un air respirable ; et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les paramètres de mesure des avantages sociaux et environnementaux peuvent comprendre, entre autres, la réduction des temps d'attente, la diminution de l'affluence, la rapidité des déplacements d'un point A à un point B, la réduction des coûts généralisés pour les navetteurs, le respect des protocoles sanitaires, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de l'accès pour les personnes handicapées, la prise en compte de la dimension de genre, la réduction des transferts et la sécurité des déplacements domicile-travail.
- B.** Les avantages sociaux évidents qui découlent de systèmes de transport public intégrés et bien planifiés, ainsi que le besoin urgent de réaliser un transfert modal de l'utilisation des véhicules privés vers les transports publics, permettent de justifier de manière convaincante l'augmentation des investissements alloués à l'extension et à l'amélioration des systèmes dans les budgets nationaux, régionaux et locaux. Ces justifications s'étendent aux allocations des fonds d'action climatique et de transition juste et aux budgets de l'environnement et de la santé, ainsi qu'à une réorientation plus large de l'investissement dans les véhicules vers l'investissement dans le déplacement des personnes.
- C.** Le financement destiné à couvrir les améliorations et les coûts d'exploitation doit suivre le rythme des investissements dans l'expansion. Une extension rapide des systèmes qui ne s'accompagne pas d'un financement durable des opérations peut affaiblir l'effet de création d'emplois des investissements, conduire à des systèmes inefficaces et accroître les pressions en faveur de la privatisation. Les systèmes de transport public ont besoin de travailleurs bien formés à des niveaux adéquats pour pouvoir fonctionner de manière sûre et efficace ; ils représentent une composante nécessaire au bon fonctionnement d'un système, et non un coût à réduire au fil du temps.
- D.** Les plans d'investissement doivent comprendre : des plans pour remédier aux pénuries de personnel qui seront amplifiées par l'extension du système ; la formation des travailleurs, notamment à l'utilisation des véhicules électriques et d'autres nouvelles technologies ; l'amélioration des salaires et des conditions de travail lorsque cela est nécessaire pour attirer et conserver une main-d'œuvre qualifiée ; et l'instauration de lieux de travail sûrs et respectant l'égalité des genres. Il s'agit d'investir dans l'éradication du travail précaire, dans la formalisation des entreprises et des emplois informels, dans la protection sociale (sécurité sociale et assurance maladie) et dans le rattachement des services de transports publics informels aux systèmes intégrés. Étant donné que les entreprises formelles et les travailleurs employés formellement acquittent davantage d'impôts, la formalisation peut contribuer à la base de financement des transports publics.
- E.** L'investissement doit soutenir les systèmes intégrés qui appartiennent au secteur public et sont contrôlés démocratiquement.

La recherche a démontré que le recours aux partenariats public-privé (PPP) pour financer les investissements dans les infrastructures de transport public a généré des profits importants pour les investisseurs du secteur privé, souvent au détriment des salaires et des conditions de travail des effectifs, des interlocuteurs gouvernementaux et, par extension, du public qui est le bailleur de fonds et le bénéficiaire ultime des transports publics. Rien ne prouve que les PPP construisent des infrastructures plus rapidement, en intégrant davantage d'innovation ou de meilleure qualité.¹ Outre les allocations budgétaires générales et le recours au financement du climat, les instruments de récupération de la plus-value reposent sur le principe selon lequel le gouvernement a le droit de récupérer une partie raisonnable de la valeur économique et immobilière supplémentaire générée par les nouvelles infrastructures de transport public pour

les financer. Il s'agit d'une alternative aux PPP qui peut contribuer à maintenir les transports publics dans le giron public.

- F. Il est important de savoir où et comment les systèmes de transport public sont étendus. L'expansion et l'intégration des systèmes doivent répondre aux inégalités de mobilité et à la crise climatique de manière planifiée et mesurable. Il s'agit notamment d'éradiquer les inégalités d'accès aux transports publics entre les zones rurales et urbaines et les communautés à revenus faibles et élevés, et de soutenir les droits à la mobilité des passagers à revenus faibles, des handicapés, des femmes, des non-binaires, des migrants, des minorités ethniques, raciales et sexuelles, des jeunes et des moins jeunes. Les investissements doivent favoriser une planification urbaine durable qui prévoit la connectivité des transports publics, la réduction de la congestion et le transfert modal.



¹ Voir par exemple : Quiggin (2019). Franchising and privatization of public transport: a history of failure ; BAD (2018). Hazard Analysis on Public-Private Partnership Projects in Developing Asia ; OIT (2001). L'impact de la décentralisation et de la privatisation sur les services municipaux ; Alston et al (2022). Public Transport, Private Profit : The Human Cost of Privatizing Buses in the United Kingdom ; Pina (2011). Analysis of the Efficiency of Local Government Services Delivery : An Application to Urban Public Transport ; Stanley (2017). Competitive Tendering Hasn't Delivered for Public Transport, So Why Reward Poor Performance. Voir également la Politique populaire des transports publics de l'ITF : Chapitre 2 Financement public.

PRINCIPE 2

IL EST URGENT DE METTRE EN PLACE DES MODÈLES DE FINANCEMENT DURABLES ADAPTÉS AUX CONDITIONS PARTICULIÈRES DES DIFFÉRENTS SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC

- A.** La pandémie a démontré qu'une dépendance excessive vis-à-vis des recettes tarifaires, par rapport à d'autres sources de revenus, n'est pas viable et met en danger les systèmes de transport public, les travailleurs et les usagers, en particulier les plus vulnérables. Les gouvernements centraux, régionaux et locaux doivent coopérer pour développer des modèles de financement durables, les gouvernements centraux assumant davantage la responsabilité des coûts d'exploitation et d'investissement. Cela inclut la mise en place d'un salaire garanti pour les travailleurs des transports, indépendamment du nombre de passagers, et la subvention des services de transport public informels, qui constituent le principal moyen de transport pour le résident moyen dans de nombreux contextes, en particulier dans les pays du Sud.
- B.** Les besoins des systèmes de transport public et les conditions dans lesquelles ils sont

financés sont extrêmement diversifiés au sein des pays comme entre eux.

Les modèles de financement doivent s'adapter aux circonstances dans lesquelles ils sont mis en œuvre, y compris la part modale des transports publics, la capacité de financement et d'émission de dette du gouvernement local, la mixité modale et d'autres facteurs. Nous reconnaissons que la capacité à mobiliser des ressources nationales est beaucoup plus limitée dans les contextes des pays à faible revenu et des économies en développement, et qu'en fin de compte, un financement durable nécessitera de s'attaquer à de vastes inégalités dans le système financier international.²

- C.** Les modèles de financement doivent inclure une diversité de sources, notamment des sources dédiées, afin d'éviter l'insuffisance de fonds en cas de pertes inattendues de sources de revenus. La recherche de sources alternatives pour remplacer les recettes des taxes sur les carburants, une source traditionnelle de financement des transports publics qui s'amenuise aujourd'hui en raison des baisses d'impôts face à la flambée des prix des carburants et au passage aux véhicules électriques, est désormais impérative.



² <https://www.itfglobal.org/fr/sector/urban-transport/additional-policy-material>

- D.** Si l'on conçoit les transports publics comme un moyen de lutter contre les inégalités, les modèles de financement doivent être redistributifs. Les sources de redistribution comprennent les impôts fonciers, les prélèvements sur l'augmentation de la valeur des propriétés (mécanismes de récupération de la valeur foncière), les frais de développement et les charges sociales des employeurs.
- E.** Les prélèvements sur l'utilisation de la voiture individuelle peuvent générer des recettes pour le financement des transports publics tout en favorisant le transfert modal. Ces sources comprennent les taxes sur l'achat et l'immatriculation des véhicules, les taxes sur les carburants, les redevances et péages sur les encombrements, ainsi que les frais de stationnement et les amendes pour infraction au code de la route. Toutefois, l'utilisation de ces prélèvements doit être coordonnée avec d'autres politiques visant à réduire l'utilisation des véhicules individuels. En outre, une dépendance excessive peut entraîner des

déficits de financement, car la réalisation des objectifs politiques diminuera les recettes.

- F.** Les coûts de la main-d'œuvre représentent 50 à 80 % des coûts d'exploitation des transports publics, coûts qui sont finalement payés par le public.³ Le financement des coûts d'exploitation devrait viser en priorité l'amélioration des conditions des 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 minorités ethniques et raciales – en plus de l'entretien et du développement des services destinés aux usagers aux revenus modestes et autres usagers marginalisés. Les pratiques en matière d'emploi, de budgétisation et de négociation collective devraient tendre de plus en plus vers une égalité accrue en matière de rémunération et de conditions pour tous les travailleurs, dans le cadre de systèmes intégrés.



³ OIT (2021) Rapport de réunion, Réunion technique de l'OIT sur l'avenir du travail décent et durable dans les services de transport urbain, 16

PRINCIPE 3

OUTRE UN FINANCEMENT ET DES INVESTISSEMENTS DURABLES, LES STRUCTURES TARIFAIRES DOIVENT SOUTENIR LES PASSAGERS MARGINALISÉS ET FACILITER UNE AUGMENTATION RAPIDE DE LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS

- A.** La pandémie a démontré la nécessité pour les syndicats de prendre position sur les niveaux et les systèmes tarifaires qui favorisent la reprise et l'expansion de la fréquentation ainsi que la solidarité avec les usagers aux revenus modestes et autres usagers marginalisés, tout en étant cohérents avec les objectifs de maintien et d'amélioration des conditions de travail, de résorption des pénuries de main-d'œuvre, et de maintien et d'expansion de systèmes de transport public bien intégrés et fonctionnant correctement. Nous pouvons éviter de tomber dans la fausse dichotomie entre tarifs bas et bonnes conditions de travail si nous abordons les tarifs comme une partie intégrante d'une structure de financement durable et redistributive.
- B.** Les niveaux et les structures tarifaires doivent s'attaquer aux inégalités et encourager une augmentation massive de l'utilisation des transports publics. Pour ce faire, les coûts des transports publics doivent être maintenus en dessous de 15 % du revenu familial pour les utilisateurs à faibles revenus. Il faut éviter les systèmes tarifaires fondés sur la distance qui désavantagent les banlieusards des zones périphériques à faibles revenus.⁴
- C.** Les systèmes tarifaires doivent être intégrés à l'échelle régionale ou nationale afin d'améliorer l'expérience des usagers et de soutenir les réseaux intégrés. Les structures tarifaires doivent être transparentes et équitables, afin que les usagers et autres

résidents aient confiance dans le fait de payer leur trajet au prix juste (à la fois en termes de tarifs directs et de taxes). Pour ce faire, le plus simple est d'instaurer un système intégré en pleine propriété publique.

- D.** Les tarifs réduits ou les systèmes gratuits ne doivent pas être mis en place sans que soient réunies les conditions préalables qui garantiront que les travailleurs et les systèmes pourront gérer la perte de revenus et l'augmentation de la fréquentation. Parmi ces conditions préalables :
- 1.** La sécurisation de sources de financement supplémentaires pour compenser la perte de revenus ;
 - 2.** Une infrastructure, un matériel roulant et une fréquence de service adéquats pour faire face à l'augmentation de la fréquentation ;
 - 3.** Un personnel suffisant bénéficiant d'une formation appropriée et de conditions équitables pour éviter les heures supplémentaires et la fatigue excessive ;
 - 4.** Une sécurité adéquate pour minimiser l'exposition des travailleurs et des passagers à la violence et au harcèlement.
- E.** Le régime tarifaire approprié pour chaque système de transport public sera différent en fonction de la nature des usagers, de la géographie, des niveaux de fréquentation et de la combinaison de financement disponible. Cependant, les nouveaux systèmes tarifaires doivent toujours être le fruit de négociations avec les travailleurs et les syndicats. Les politiques tarifaires qui s'attaquent aux inégalités et encouragent la fréquentation qui peuvent être soutenus par les syndicats comprennent l'introduction de tarifs solidaires, de tarifs forfaitaires réduits et de transports publics gratuits. Chacun de ces systèmes tarifaires présente des avantages et des inconvénients qui doivent être pris en compte en fonction des circonstances locales.
- F.** Les tarifs solidaires sont des systèmes tarifaires dans lesquels le prix du transport est fixé en fonction du niveau de revenu du

⁴ https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Paris_handbook_good_practices_who%20pays%20for%20what.pdf

ménage. Ils peuvent être mis en œuvre par le biais d'abonnements gratuits ou moins coûteux pour les groupes à faibles revenus, en remboursant une partie du coût des transports publics après utilisation, en offrant la gratuité ou en abaissant le prix des trajets en provenance des quartiers à faibles revenus. Ces systèmes conviennent lorsque la base de passagers est caractérisée par des niveaux élevés d'inégalité. De nombreux syndicats soutiennent ces types de systèmes tarifaires car ils s'attaquent aux inégalités tout en ayant l'avantage de maintenir les recettes tarifaires. Cependant, ils ont des coûts administratifs plus élevés que les autres systèmes tarifaires.

- G.** Les billets forfaitaires à prix réduit permettent aux passagers d'utiliser tous les modes de transport public dans la zone couverte, sans limite dans une période spécifique, pour un prix fixe (faible). Ces systèmes sont attrayants car ils sont faciles à utiliser et encouragent réellement le recours aux transports publics, en favorisant, notamment, le renoncement aux véhicules privés. Cependant, l'expérience de leur introduction rapide dans certains pays, sans que les conditions préalables nécessaires aient été assurées, a mis à rude épreuve les travailleurs et les systèmes de transport public, entraînant stress et retards. Ils peuvent également désavantager les usagers dans les

zones où les services sont insuffisants et se traduire par un sous-financement, à moins que d'autres ressources ne soient mobilisées.

- H.** La gratuité des transports publics fait référence à la fourniture de transports publics sans frais au moment de leur utilisation. Les systèmes gratuits fonctionnent sans tickets ou avec la distribution de tickets à tarif nul. Les villes qui appliquent la gratuité sont généralement petites ou moyennes et ont un faible taux de recouvrement des recettes passagers. Les systèmes gratuits symbolisent un concept de transport public en tant que bien public ou service public universel. Ils sont également avantageux car ils accélèrent les temps d'embarquement, réduisant ainsi le temps de déplacement, et limitent les coûts associés à la collecte et au contrôle des billets. Ils favorisent l'utilisation des transports publics, bien que certaines études montrent que la qualité du service est plus importante pour les usagers, et certains systèmes de gratuité ont été abandonnés après une baisse de la qualité du service. Tout comme les tarifs forfaitaires réduits, l'introduction de systèmes de gratuité avant que les conditions préalables ne soient remplies peut entraîner un sous-financement et une pression sur les systèmes et les travailleurs.



PRINCIPE 4

LES POLITIQUES D'INVESTISSEMENT, DE FINANCEMENT ET DE TARIFICATION DURABLES DOIVENT SOUTENIR DES SYSTÈMES INTÉGRÉS APPARTENANT AU SECTEUR PUBLIC ET CONTRÔLÉS DÉMOCRATIQUEMENT, QUI RÉPONDENT À DES OBJECTIFS UNIVERSELS

- A.** Pour répondre aux besoins des travailleurs, des usagers, des communautés locales et de la planète, les systèmes de transport public doivent être correctement intégrés à plusieurs niveaux. On peut notamment citer :
- 1.** La rationalisation et l'intégration des itinéraires ;
 - 2.** L'intégration des systèmes de tarification et d'information, réalisable grâce à la billetterie numérique et aux cartes à puce ;
 - 3.** L'intégration des services informels et l'investissement dans la transition d'un système informel à un système formalisé et efficace ;
 - 4.** L'intégration des horaires et des modes, permettant des transferts en douceur ;
 - 5.** L'intégration des opérations, de la planification et de la gestion des infrastructures et de la planification des systèmes ;
 - 6.** L'intégration de la structure de gouvernance à travers les réseaux ; et
 - 7.** L'intégration de la planification des transports publics dans la planification urbaine et la planification des services publics pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux.
- B.** La propriété publique à l'échelle du système soutient l'intégration et l'exploitation efficace des systèmes de transport public en vue d'atteindre les objectifs sociaux et climatiques, tout en créant les fondements d'une gouvernance démocratique. Lorsque la pleine propriété publique n'est pas envisageable dans un proche avenir, l'intégration d'opérateurs privés dans un système de transport public doit systématiquement s'appuyer sur des procédures de marchés publics responsables.
- C.** La propriété coopérative dirigée par les travailleurs au niveau de l'opérateur, en tant que forme de partenariat public-communautaire, peut soutenir la formalisation et l'intégration dans des systèmes plus larges et la participation des travailleurs à la gouvernance.
- D.** Les transports publics devraient être gouvernés démocratiquement. Cela nécessite de poser clairement des objectifs sociaux et environnementaux universels et de confier la prise de décision à des organes de gouvernance démocratiques, représentatifs et responsables, qui impliquent tous les niveaux de gouvernement, les représentants locaux élus et les représentants des travailleurs, des usagers (en particulier ceux des groupes marginalisés) et des autres parties prenantes.
- E.** La gouvernance démocratique exige également que les autorités de transport public mettent en œuvre des processus de consultation des parties prenantes, réels, significatifs et continus, ciblant les groupes qui sont les plus touchés par les décisions politiques en matière de transport public.
- F.** La gouvernance démocratique exige la démocratie sur le lieu de travail. Cela signifie que les travailleurs ont leur mot à dire sur leur travail et sur les politiques de transport public par l'intermédiaire de leur syndicat, et que la négociation collective se déroule de manière intégrée à l'échelle du système et vise à l'égalisation et à l'amélioration collective des conditions.



NOS TRANSPORTS PUBLICS

Nos transports publics, ITF

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

Politique populaire des transports publics

www.OPTpolicy.org

The background features a series of vertical light blue stripes on a white background. A black line starts from the bottom left, goes up and right, then right and down, then up and right, and finally right and down, forming a path that frames the text. The bottom of the page has diagonal light blue stripes.

**POLITIQUE POPULAIRE
DES TRANSPORTS PUBLICS**