



Paris, le 12 novembre 2009

**Au Ministre de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement Durable et de la Mer
Au Secrétaire d'Etat Chargé des Transports
Au Secrétaire d'Etat au Développement de la Région Capitale
Aux Présidents des Groupes Politiques de l'Assemblée Nationale
Aux Elus (es) du Conseil Régional d'Ile de France
Aux Elus (es) des Conseils Généraux d'Ile de France
Aux Partis Politiques d'Ile de France
Aux Associations d'Usagers**

Madame, Monsieur,

L'avenir des transports collectifs en Ile-de-France, comme l'avenir des entreprises publiques, sont deux questions majeures du débat politique actuel.

Au travers du volet transports du dossier « *Grand Paris* », la France renoue avec les grands projets de développement des transports collectifs en Ile-de-France, ouvrant la voie à une troisième phase d'évolution majeure après la création du métro et celle du RER.

Cependant, le développement de la Région ne peut être appréhendé à travers le seul prisme des intérêts des groupes industriels et financiers. Les ambitions portées doivent prendre en première considération l'intérêt des populations dans le cadre d'un développement harmonieux du territoire avec un réseau de transports collectifs permettant une égalité d'accès et une continuité territoriale, vocations premières des entreprises publiques nationales de service public que sont la RATP et la SNCF.

Or, dans le tracé proposé par le projet actuel, les besoins du développement du réseau pour les Franciliens sont négligés. Notre organisation syndicale porte l'idée d'un autre projet, construit prioritairement sur une réponse aux besoins des populations. En particulier, l'impérieuse nécessité que représente la désaturation du réseau actuel par un renforcement incontournable des transports collectifs en mode lourd de banlieue à banlieue, permettant de rééquilibrer les réseaux au profit des premières et deuxièmes couronnes.

Dans ce cadre, il nous apparaît que le retour de l'Etat n'est pas en soi illégitime pour réaliser un tel projet qui s'avère être d'intérêt national, notamment eu égard à ce que représente la région Ile-de-France au regard du PIB et au niveau européen.

Par ailleurs, la question de l'implication de l'Etat dans le financement d'un tel projet est centrale, le niveau des investissements sur les infrastructures ne pouvant être assumé par les seules collectivités locales ou territoriales, ce qui impliquerait inévitablement un alourdissement de la fiscalité pesant sur les Franciliens, notamment au regard de la volonté politique d'une suppression de la taxe professionnelle qui priverait les territoires de revenus substantiels.

Sur ce point nodal des financements, la CGT/RATP est fortement opposée à la mise en œuvre de partenariats public/privé qui coûtent trois à cinq fois plus cher pour la collectivité. Elle porte à l'inverse l'idée de la création d'un « **pôle public financier** » regroupant les structures publiques du secteur bancaire et financier qui permettrait de trouver des financements à des conditions de crédit privilégiées.

Aujourd'hui, l'Etat tente d'imposer de manière autoritaire et brutale son projet comme il a décidé, dans des conditions similaires, dans le cadre de la Loi sur l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF), des modalités d'application du règlement européen sur le transport collectif de personnes portant sur les Obligations de Service Public dit « *règlement OSP* », négligeant le temps du débat et brusquant la représentation parlementaire.

L'ouverture à la concurrence qui sera effective à partir du 3 décembre 2009, bien que mise en application de manière progressive pour ce qui est des réseaux actuellement exploités par la RATP, se traduira inmanquablement par la mise en concurrence des salariés entre eux. Leurs conditions de vie, leurs conditions de travail, leur niveau de protection sociale seront autant de variables d'ajustement utilisées par les entreprises, qu'elles soient publiques ou privées, afin de réduire leurs « *coûts* » dans le cadre des appels d'offres et des passations de marchés. Cela ne sera pas sans incidence aussi sur la qualité du service rendu.

Afin de se prémunir contre cette politique de « *dumping social* », la CGT/RATP revendique, comme l'autorise le règlement OSP, que des clauses sociales et environnementales de haut niveau soient intégrées aux cahiers des charges, aux appels d'offres qui seront élaborés pour l'attribution des nouvelles lignes pour chaque réseau, ainsi qu'aux contrats qui en résulteront. C'est le seul moyen d'éviter que la mise en concurrence des entreprises continue à se traduire par une course au « *moins disant social* ».

Dans le but de mettre fin à la marchandisation du transport public et de porter un coup d'arrêt à la guerre fratricide que se mènent la RATP et la SNCF comme leurs filiales respectives, la CGT/RATP porte l'idée de la création d'un « **pôle public de transport** » au sein duquel ces deux entreprises coopéreraient en portant les valeurs et principes du service public, en premier lieu le droit à la mobilité pour tous. Ce pôle aurait pour vocation d'apporter des réponses aux besoins des collectivités territoriales en matière d'exploitation des réseaux, d'ingénierie et d'expertise, en Ile-de-France bien sûr, mais aussi au plan national, européen et international.

Pour ces raisons et au regard du fait que rien ne peut et ne doit se décider sans les citoyens et notamment les salariés, la CGT/RATP demande la tenue d'Assises portant sur « **les transports collectifs en Ile-de-France** », réunissant Etat, élus de la représentation nationale, des collectivités territoriales régionales, départementales et locales, représentants des usagers et organisations syndicales.

Ne doutant pas que vous mesuriez l'importance que revêtent pour nous ces questions, dans l'attente de connaître votre propre analyse et positionnement sur les enjeux majeurs que revêtent l'application du règlement européen et le projet du « *Grand Paris* » au travers d'un courrier ou d'une rencontre, soyez assuré(e), Madame, Monsieur, de notre considération.

Pour l'Union Syndicale CGT/RATP

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Jacques Eliez.

Jacques Eliez
Secrétaire général