



COMMUNIQUE

Application du règlement OSP :

La RATP et ses agents au cœur de choix pour l'avenir !

Le 22 septembre dernier, par le biais d'un amendement du gouvernement au projet de loi portant sur « l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires », l'Assemblée nationale a adopté un texte abrogeant l'ordonnance 59-151 du 7 janvier 1959 qui définissait les conditions d'exploitation des réseaux de transports en Île-De-France.

Cet amendement du gouvernement se situe dans une perspective de mise en œuvre du *règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route*, dit règlement OSP (qui entrera en vigueur le 3 décembre 2009).

La CGT/RATP dénonce de la manière la plus ferme ce règlement européen qui vise à l'ouverture totale à la concurrence d'un secteur qui, jusqu'à aujourd'hui, était principalement porté en Île-De-France par des entreprises publiques nationales de service public.

L'Europe et les états qui la composent, au travers ce règlement OSP, tournent le dos à la réponse aux besoins exponentiels de transports dans notre région capitale, ce texte fragilise nos entreprises publiques, impacte leur mode de gestion et les détourne de leurs missions premières de service public dans l'intérêt premier des populations.

L'ouverture à la concurrence est aussi prétexte à de véritables « plans sociaux » à la RATP qui a supprimé 730 postes en 2008 et 650 à ce jour en 2009, dégradant d'autant les conditions de travail des agents comme la qualité de service due aux usagers. Elle est aussi prétexte à réorienter la stratégie de développement de la RATP en dehors de son périmètre historique, plus particulièrement à l'étranger, via les filiales du « Groupe RATP », alimentées par la productivité interne réalisée par les salariés de « l'EPIC RATP »... Cette réorientation tourne le dos aux besoins des populations en Île-De-France qui souffrent quotidiennement de la saturation des réseaux.

C'est dans ce cadre et afin de clarifier son application que la CGT/RATP a revendiqué la mise en œuvre au niveau national d'un texte réglementaire ou législatif qui encadre ce règlement.

La CGT/RATP apprécie positivement un certain nombre de dispositions qu'il contient, notamment les durées d'exploitation des réseaux qui, bien qu'elles soient limitées dans le temps (*15 ans pour le réseau bus, 20 ans pour le tramway, 30 ans pour le métro et le RER*), ouvrent des garanties de stabilité dans ces périodes pour l'entreprise publique RATP.

La question de la propriété patrimoniale revêt aussi un aspect majeur de ce texte. Évalué à environ 10 milliards d'euros, ce patrimoine est, depuis la création de la RATP, utilisé, entretenu et exploité par elle. La « dette dédiée » que l'État fait supporter à la RATP dans ses comptes est de près de 5 milliards d'euros et correspond à l'achat des matériels roulants, des équipements et aux investissements des infrastructures de transports.

Dans ce cadre, parler de « spoliation » des propriétés du STIF comme le fait son président nous apparaît impropre. La RATP, entreprise publique nationale de service public doit être confortée

tant dans son statut d'EPIC, dans ses prérogatives, dans ses missions ainsi que sur sa situation financière, le fait qu'elle devienne propriétaire des infrastructures y participe et cela n'est pas scandaleux **dès lors que celle-ci reste une entreprise publique nationale**. Une autre option aurait pu être de faire supporter la dette de 5 milliards d'euros par le STIF, donc par la collectivité territoriale... La CGT/RATP est opposée à cette hypothèse qui aurait des impacts directs sur la fiscalité locale, l'augmentation du titre de transport, le pouvoir d'achat des Franciliens.

De plus, le matériel roulant (*autobus, métro, RER*) devient la propriété du STIF et l'ensemble des actifs du réseau de surface pourra être récupéré par le STIF à la fin des périodes d'exploitation, nous constatons que le président du STIF a moins communiqué sur cet aspect du texte.

Pour ce qui est de la méthode employée par le gouvernement, la CGT/RATP dénonce le manque de débats, d'échanges préalables, d'informations et de transparence qui n'ont pas permis aux représentants de la nation au parlement de prendre, en toute connaissance de cause, leurs responsabilités sur ce texte.

Le « *jeu politique* » qui se fait jour entre le gouvernement et la majorité au niveau régional n'est pas sans lien avec la perspective des élections régionales de 2010. De plus, la méthode employée va inévitablement crispier les relations entre le gouvernement et la région à l'heure où pourtant les questions du « *Grand Paris* » appellent incontestablement à clarifier les prérogatives de l'État et des collectivités territoriales comme à mettre en place de véritables lieux de concertation regroupant gouvernement, élus, citoyens et organisations syndicales.

Paris, le 25 septembre 2009