



# LA CRISE ET LA RATP

**A** lors qu'en septembre la crise financière sévissait aux Etats-Unis, Christine Lagarde, Ministre de l'économie, assurait que la France ne serait pas touchée.

Mauvaise analyse, la bourse s'effondre, les gouvernements s'affolent et vont jusqu'à annoncer la récession. Même les plus libéraux, comme celui des Etats-Unis d'Amérique interviennent massivement pour sauver les banques, contredisant ainsi les principes de non intervention de l'Etat dans l'économie sur lesquels ils s'appuient depuis toujours.

Alors qu'ils prétendaient ne pas disposer d'argent, comme M. Fillon qui déclarait il y a quelques mois que « les caisses étaient vides », ils trouvent des milliards, comme par magie : 700 milliards de dollars aux USA, 360 milliards d'euros en France, 480 en Allemagne, etc...

C'est un autre regard que chacun peut porter sur cette « pseudo-impossibilité » d'augmenter les salaires, d'améliorer les conditions de travail, de mettre en place une vraie politique environnementale, de résorber la faim et d'améliorer la santé dans le monde, quand on s'aperçoit que pour sauver la finance, la spéculation, l'argent existe !

Le Président de la République s'insurge, promet une « moralisation du capitalisme » ! Vaste programme. Et si ces donneurs de leçon qui profitent du système depuis des décennies commençaient par se moraliser eux-mêmes, ne serait-ce pas plutôt préférable ?

Car il ne s'agit pas d'un problème de morale ou de mauvaise utilisation du système mais d'une crise structurelle. Certains d'ailleurs ne se réfugient pas derrière de tels arguments et parlent de « respiration du capitalisme » (Alain Minc).



En réalité, dans la course au profit qui est son moteur, le capitalisme a besoin de cette « immoralité ». Depuis des années, des banques, les fonds d'investissements, les actionnaires exigent des taux de rentabilité largement supérieurs à la croissance de l'économie réelle (par exemple, taux moyen 2003-2007 : (Eiffage 24 %, France TÉLÉCOM 19 %, Ciments Français 17 %, Air France 16 % ...).

De l'autre côté, la part des salaires dans la valeur ajoutée ne cesse de diminuer. Cela a pour conséquence une limitation de la consommation, qui est un des facteurs d'accélération de la crise.

L'intervention des Gouvernements (*G20, commission européenne*) ne s'attaque pas aux causes réelles de cette crise, elle cherche seulement à en pallier les conséquences financières immédiates. Pour le capitalisme, il s'agit seulement de « rebondir » pour repartir de plus belle. Or, ce qui reste en jeu c'est le mode de développement économique et financier.

Rien ne va plus ! ...



## LA VRAIE REPONSE A LA CRISE C'EST L'INTERVENTION DES PEUPLES POUR EMPECHER LA POURSUITE DE CETTE COURSE FOLLE.

### Crise de l'économie réelle

Les peuples, les salariés ont intérêt à intervenir. Car si aujourd'hui la crise se manifeste essentiellement par les fluctuations boursières, les conséquences sur la vie de chacun se font déjà sentir et ne manqueront pas de s'aggraver (*licenciements, chômage total ou partiel, salaires en berne et baisse du pouvoir d'achat, etc.*).

En effet, pour faire face à la situation économique, le Gouvernement justifie l'accélération de ses réformes antisociales qui, loin de répondre selon les dires du G20 : « à une régulation du marché financier », poursuit la dérégulation du marché du travail. Cela ne peut conduire qu'à des fermetures d'entreprises et de restructurations d'ampleurs ; certains employeurs vont même prendre prétexte de la crise pour procéder aux licenciements qu'ils n'osaient pas effectuer.



Si les gouvernements ont su trouver des milliards pour aider les banques, la vraie solution passe pourtant par une véritable reconnaissance du travail, la revalorisation des salaires et des pensions, de la formation, des qualifications, et la réponse aux besoins (santé, éducation, développement des services publics, etc.).

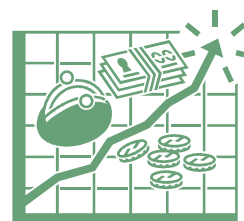
Mais il va bien falloir que quelqu'un paie, c'est une nouvelle fois aux salariés qu'ils vont présenter l'addition.

### La RATP et la crise

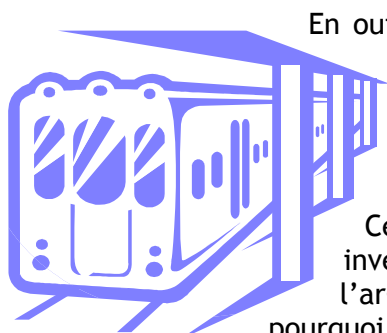
Cette situation pèse aussi sur l'entreprise publique la RATP !

D'abord, le ralentissement général de l'économie va probablement entraîner un ralentissement de la croissance de notre trafic. Cela va créer des difficultés pour atteindre les objectifs du contrat avec le STIF dans les années à venir. Ce contrat va se révéler encore plus contraignant pour les agents de la Régie.

Le contrat salarial, que la CGT n'a pas signé, prévoit 1,5 % d'augmentation des salaires pendant trois ans alors qu'en 2008 l'inflation sera supérieure à 3 %, et malgré les rumeurs de déflation, elle restera supérieure à 1,5 % (*dans son budget 2009, la RATP prévoit une inflation de 2,1 %*).



Les difficultés que l'entreprise rencontrera pour équilibrer ses comptes poussera la Direction non pas à corriger les salaires à la hausse mais à rechercher encore plus de productivité.



En outre, les problèmes rencontrés par l'ensemble des salariés en France ne manqueront pas d'être utilisés pour nous dire que nous n'avons pas à nous plaindre, et que, concurrence oblige, nous devons nous aussi accepter de faire des sacrifices.

Ces choix sur les financements impactent aussi les investissements. En effet, si les gouvernements ont trouvé de l'argent public pour servir les banques et les intérêts privés, pourquoi n'en trouveraient-ils pas pour financer les grands projets servant l'intérêt collectif ? Concernant les grands projets à la RATP, la piste "miracle" avancée aujourd'hui s'oriente vers les PPP (*Partenariat Public Privé*) destinés à permettre

aux capitaux privés d'entrer dans des secteurs publics qui jusqu'ici échappaient à leur recherche de profits.

Il se posera aussi des problèmes pour les programmes d'investissements à venir qui, avant que la crise ne frappe, faisaient déjà l'objet d'arbitrages serrés. Mais comme si cela ne suffisait pas, le Président de la République a promis 600 M€ pour aider aux investissements nécessaires au renouvellement du matériel de la ligne A, la RATP étant priée de se débrouiller pour en financer la moitié (le reste l'étant par la Région), un exercice complexe à boucler. Ces difficultés risquent de croître avec le temps.



Il n'est pas non plus exclu que le STIF rencontre des difficultés pour boucler son budget (*exemple : baisse du versement transport*) et donc soit confronté à des problèmes pour verser sa contribution à la Régie.

La réponse à « la crise » exige le développement de l'économie réelle et la réalisation de grands travaux, dont un exemple peut être Métrophérique.

**A** fin de juguler les conséquences dramatiques de la crise à court terme pour les salariés et d'enclencher une nouvelle logique économique et industrielle, nous proposons :

- Un droit de veto suspensif des comités d'entreprise sur les licenciements collectifs.
- Une révision générale des mécanismes d'aide aux entreprises permettant, sous le contrôle d'une Commission Nationale, de réviser les subventions et allègements de cotisations au bénéfice de l'emploi et du développement industriel. A cet effet, le parlement établirait des critères et les conditions de transparence notamment vis-à-vis des IRP,
- Mise en place d'un impôt progressif et modulable suivant l'usage des bénéfices (réinvestis ou pas) afin de limiter les ponctions excessives des actionnaires.
- La fin de l'austérité salariale.

#### **Au niveau de la RATP :**

- La situation implique la renégociation du contrat salarial. Nous revendiquons une augmentation de +3 % par an sur 6 ans de la valeur du point pour rattraper la perte du pouvoir d'achat cumulée depuis une vingtaine d'années ;
- Cela entraîne la nécessité de revoir le contrat avec le STIF pour tenir compte de l'ensemble des aspects de la nouvelle situation ;
- L'accroissement des investissements, en particulier pour des grands projets de transports urbains, comme Métrophérique ;

**Pour cela nous préconisons la création d'un pôle public de financement qui agirait dans l'intérêt économique général ainsi que la mise en place d'une vraie politique industrielle au niveau national et européen, pour sortir des stratégies financières qui dictent la vie des salariés dans les entreprises.**

**CES PROPOSITIONS N'AURONT DE CHANCE D'ABOUTIR QUE SI LES SALAIRES SE MOBILISENT POUR LES IMPOSER.**

**L'HEURE EST A LA LUCIDITE, L'HEURE EST PLUS QUE JAMAIS A L'ACTION.**

# Elections prud'homales 2008

## Progrès en voix, en pourcentage et en sièges de la CGT.

Près de 5 millions d'électeurs se sont exprimés à l'occasion du scrutin national du 3 décembre. Avec 33,97 % des suffrages exprimés sur le plan national, la CGT progresse de 1,8% et confirme sa place de premier syndicat.

C'est d'autant plus significatif que la participation au scrutin connaît une nouvelle baisse, dont la responsabilité incombe très largement à des conditions particulièrement déplorables d'organisation du scrutin.

Si cette situation ne peut cacher l'écart qui existe entre le grand attachement des salariés à la justice prud'homale et le niveau trop élevé de l'abstention cela ne remet pas en cause le message clair des électeurs au gouvernement et au patronat.

Dans un contexte où le gouvernement tente de faire accepter l'idée de fatalité et d'absence d'autres choix que l'austérité pour résoudre la crise, ces résultats sont encourageants.

La Cgt n'accepte pas la désinvolture avec laquelle cette élection, unique en son genre, a été organisée, pas plus que l'absence d'espace d'expression dans les médias, témoignant d'une crainte des résultats et d'une forte mobilisation des électrices et électeurs.

Le ministre du travail, Xavier Bertrand a fait une étonnante déclaration, il s'est demandé s'il ne fallait pas « **développer plus largement le vote en entreprise** ». Un scrutin, éloigné des salariés et un vote électronique n'ayant pas rempli les conditions de fiabilité et de sécurité primordiales dans une consultation démocratique, cela doit interpellé ceux qui persistent à vouloir imposer à la RATP ces principes pour les élections professionnelles.

Lorsque les bureaux de vote sont organisés dans les entreprises, le taux de participation se situe autour de 50%. A la RATP, l'exemple du bureau de vote de Championnet confirme cette situation. Dans la section « Encadrement » c'est un taux de participation de près de 50% avec, pour l'UGICT CGT, près de 40% des voix.

**A l'appui de ce résultat, gagné par un intense travail de tous ses syndiqués, la Cgt entend, plus que jamais, aller à la rencontre des salariés et construire avec eux et avec elles le syndicalisme conquérant, offensif, rassembleur et démocratique nécessaire aux conquêtes sociales.**

**REJOIGNEZ L'UGICT-CGT/RATP !**

**L'UGICT-CGT RATP REGROUPE L'ENSEMBLE DES PERSONNELS D'ENCADREMENT ET EMPLOYES DE LA RATP :**

**SE FAIRE ENTENDRE, REFLECHIR ET AGIR ENSEMBLE POUR DEFENDRE SES INTERETS : NOUS EN AVONS TOUS GRANDEMENT BESOIN DANS LA PERIODE QUI VIENT. ISOLES, NOUS NE SOMMES RIEN ; ORGANISES, NOUS POUVONS TOUT.**

**J'adhère à l'UGICT-CGT RATP**

**Prénom et nom :** .....

**Département :** .....

**Attachement :** .....

**Signature :**

Bulletin à renvoyer par courrier intérieur à : UGICT-CGT RATP CHOT/CHARLOT 85, rue Charlot 75003 PARIS