

Déclaration des administrateurs salariés

CGT - UNSA - CFDT – CFTC – CFE/CGC - SUD

« Orientations stratégiques RATP »

Conseil d'Administration de la RATP du 11 septembre 2009

Le choix des orientations stratégiques de la RATP dépend avant tout des finalités qu'on lui assigne. Pour notre part, nous affirmons qu'elle doit déterminer sa politique à partir des principes d'égalité d'accès, de continuité territoriale et d'adaptabilité de service qui sont au cœur de la notion de Service Public, et des missions qu'elle se doit d'assumer en tant qu'entreprise publique sur le plan social et économique.

Loin d'être dépassées, ces notions et ces valeurs sont plus actuelles que jamais. La crise systémique que traverse l'économie mondiale a en effet dévoilé les limites du tout-marchandise et du tout-privé. Elle appelle un nouveau mode de développement piloté par les besoins, dans ce cadre le service public et particulièrement le secteur public ont un rôle majeur à jouer.

C'est sur ces bases que nous voulons donner notre opinion sur les différents dossiers qui vont déterminer l'avenir de la RATP.

1. Les choix de développement

La priorité doit selon nous être donnée au fonctionnement et à l'extension des réseaux en Ile-de-France où il y a tant à faire, et où nous allons être très fortement sollicités sur une longue période.

Cela ne signifie pas pour autant que nous devons abandonner toute ambition au-delà de notre territoire historique. Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence dès décembre 2009 des transports franciliens, cela peut permettre, en profitant des compétences acquises ailleurs, de défendre la position de l'entreprise RATP en Ile-de-France. Ce développement nous permet de préserver et de développer notre capacité technique en enrichissant les savoir-faire. Il renforce aussi l'attractivité de l'entreprise en terme de métiers et de parcours professionnels.

Mais l'objectif de la RATP ne peut pas être d'y copier le comportement des groupes privés uniquement guidés par la rentabilité des investissements et qui contribuent souvent au mouvement de privatisation des opérateurs historiques. L'implication de la RATP hors Ile-de-France et à l'étranger doit donc s'inscrire plus fortement dans une logique de Service Public en portant un modèle de gestion alternatif et en recherchant aussi la coopération avec les structures publiques en place.

2. La stratégie d'alliance

Les alliances sont nécessaires dans le contexte concurrentiel que nous connaissons déjà et qui va s'exacerber.

Le rachat engagé de Transdev par Véolia change la donne de ce point de vue, puisqu'il va permettre à ce dernier de renforcer sa position déjà dominante, même si la Régie entend récupérer également une partie des actifs. Dans ces conditions, n'est-il pas grand temps de cesser la guerre absurde qui nous oppose régulièrement à cette autre grande entreprise publique qu'est la SNCF et à ses filiales, et pourquoi pas d'engager avec eux un rapprochement pour constituer un pôle public du transport soutenu dans ses investissements par un pôle public financier? Cette question, nous la posons aussi et avant tout au commissaire du gouvernement et au représentant de l'Agence des Participations de l'Etat qui détiennent la clé du problème.

3. Les conséquences du règlement OSP

Nous étions demandeurs d'un texte sur l'application concrète de ce règlement et nous sommes dans l'attente d'en prendre connaissance. A ce propos, alors que le contenu du règlement est connu depuis octobre 2007, il est tout à fait anormal et regrettable que l'on ait attendu le dernier moment, puisque nous sommes à quelques semaines de son entrée en vigueur, pour en tirer les conséquences sur le plan législatif.

En tout état de cause, il nous paraît important que la RATP voie à cette occasion l'ensemble de ses missions confortées. En particulier, nous souhaitons que le législateur tire tous les enseignements des nombreux dysfonctionnements et gâchis induits par la séparation SNCF-RFF intervenue il y a douze ans dans le domaine du rail, et confirme la pertinence et l'efficacité de la notion d'entreprise intégrée autour des activités d'exploitation, de maintenance, de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie. Mais nous souhaitons aussi que les décisions qui pourraient être prises en interne concernant les structures de l'entreprise obéissent à la même logique.

4. L'impact des projets du Grand Paris

Le projet de loi sur le Grand Paris reconnaît à la RATP un rôle central dans la maîtrise d'ouvrage de la réalisation des futures dessertes et la gestion de leurs infrastructures et il faut s'en féliciter, même si l'hypothèse de recours aux financements privés (avec les PPP) n'est pas complètement écartée à ce stade.

Cependant, outre la désignation du futur exploitant des nouvelles lignes, la question essentielle de la mise en place d'un mode de financement pérenne du système de transport demeure posée.

Il faut rappeler que la dette de la RATP n'est pas due à une gestion dispendieuse, mais bien à un problème de financement des infrastructures et du matériel roulant. Cependant, si nous restions dans le système actuel, cette dette ne pourrait qu'exploser avec les 130 kms de métro supplémentaires envisagés, sans oublier le développement inévitable du réseau de surface qui devra accompagner l'essor du mode lourd. L'Etat doit donc jouer pleinement son rôle de propriétaire, avec le souci que la RATP conserve son rôle en matière de prescription et donc de propriété du matériel roulant et des

infrastructures, condition à nos yeux indispensable d'une exploitation efficace, de qualité et sécuritaire.

5. Le plan de productivité

Nous nous retrouvons dans un contexte radicalement nouveau puisque, contrairement aux dernières années, aucun renfort de l'offre n'est envisagé par le principal contributeur de la RATP qu'est le STIF, celui-ci étant confronté en raison de la crise à une baisse de ses recettes et à un important déficit prévisible en fin d'année.

Cela signifie que la productivité de croissance ne sera plus possible et que les hypothèses fondant le plan d'économies actuel ne sont plus valables. Maintenir l'objectif des 2% ne pourrait dès lors que se traduire par des mesures affectant gravement la qualité de service et la situation du personnel.

Du point de vue de la qualité de service, l'exemple du réseau de Berlin actuellement plongé dans le chaos et la paralysie par des économies drastiques visant à préparer son introduction en bourse doit faire réfléchir. Quant au personnel, sa situation renvoie à l'enjeu plus général de la relance de l'économie. La crise plonge ses racines profondes dans l'écrasement de la consommation populaire. L'Etat a consenti à l'industrie et aux banques des aides considérables qui ont surtout permis jusqu'ici de reconstituer leur trésorerie et aux traders de maintenir leurs bonus ; n'est-il pas juste qu'il donne aussi l'exemple en matière d'augmentation des salaires là où il est décideur ? Ajoutons qu'on ne peut espérer mobiliser les agents sur les vastes chantiers qui nous attendent en continuant à en faire la principale cible des gains de productivité.

Telles sont les principales réflexions dont nous voulions faire part dans ce débat.