



# L'avenir de la RATP est entre vos mains !

*Les enjeux en question actuellement sur l'avenir des services publics, comme sur l'avenir des transports collectifs en Île-De-France, placent notre entreprise publique au cœur de l'actualité. Deux dossiers majeurs : le règlement « OSP » et le « Grand Paris ».*

## **Application du règlement européen transports dit « règlement OSP »**

Le règlement européen est un texte qui introduit en France comme dans l'ensemble des états de la communauté européenne, la concurrence dans le secteur des transports collectifs de personne.

Ce texte rentrera en application le 3 décembre prochain. Bien qu'il soit possible pour les états de le mettre en application dans une période ne pouvant excéder 10 ans (*comme c'est le cas pour l'Espagne, l'Allemagne, l'Angleterre, etc...*), le gouvernement français a décidé de le rendre effectif dès le 3 décembre 2009.

La CGT/RATP dénonce et combat ce texte qui va mettre en concurrence notre entreprise sur son périmètre historique. Cette politique répond aux appétits financiers du secteur privé en brisant le statut des entreprises publiques, elle tourne le dos aux besoins exponentiels des populations en terme d'offre de transports collectifs que seules peuvent assurer des entreprises publiques de service public comme la RATP ou la SNCF.

**La CGT/RATP revendique la création d'un « Pôle public de transports » regroupant l'ensemble des opérateurs et permettant de sortir la question du transport du système des marchés qui ne répond en rien au besoin premier des populations et de l'intérêt collectif.**

## **Besoin d'un cadre réglementaire au niveau français**

C'est dans ce cadre que notre organisation syndicale a revendiqué la mise en place d'un texte réglementaire ou législatif au niveau français afin de bien définir les conditions d'application du règlement OSP et ses impacts sur la RATP et son personnel.

L'ordonnance de 1959 définissait jusqu'à aujourd'hui le périmètre des missions de la RATP (*monopole sur son réseau, etc...*). Le gouvernement a décidé d'abroger cette ordonnance et d'en établir une nouvelle qui prenne en compte les obligations dues au règlement OSP.

## **La RATP confortée ?**

Dans ce texte, des éléments sont de nature à conforter notre entreprise publique : Il est réaffirmé le statut d'EPIC de la RATP, l'entreprise reste, une entreprise 100 % publique de service public (*et ce n'est pas rien dans cette période, notamment au regard de la situation de « la Poste »*), il attribue à la RATP la propriété des infrastructures de transport (*tunnel, stations, centre bus, voies RER, siège social, etc...*) d'une valeur d'environ 10 milliards d'euros, il maintient notre monopole d'exploitation sur les réseaux existants pour des périodes de 15 ans pour le bus, de 20 ans pour le tramway, de 30 ans pour le métro et le RER (*soit les périodes les plus longues prévues par le règlement OSP*).

## La RATP fragilisée !

D'autres éléments sont, par contre, « fragilisant » pour la RATP et son personnel : le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) devient le propriétaire des matériels (*autobus, tramways, métros, RER*), il pourra récupérer les infrastructures de surfaces à l'expiration des 15 et 20 ans (*les centres bus et ateliers, les bâtiments d'exploitation, etc...*), il met en concurrence dès le 3 décembre 2009 la RATP sur l'ensemble des réseaux futurs, il ne prévoit aucune obligation sur les futurs appels d'offres dans les domaines environnementaux et sociaux (*maintien du statut du personnel, du niveau de protection sociale, etc...*).

**Attention : Ce texte confère à la RATP le monopole d'exploitation des réseaux existants sur des périodes de 15 à 30 ans, mais il ne garantit ni le maintien de son statut d'entreprise publique nationale de service public, ni son statut d'EPIC, ni le statut du personnel.**

## Une méthode brutale et autoritaire du gouvernement !

Alors que le gouvernement pouvait intervenir depuis 2007 sur le règlement OSP, il aura attendu le dernier moment pour traiter de cette question de manière brutale et autoritaire. C'est en prenant prétexte d'un amendement de dernière minute dans le cadre d'une discussion sur une loi portant sur les autorités de contrôle ferroviaire (*loi ARAF*) que le gouvernement a imposé son texte à l'Assemblée Nationale, sans même le soumettre au Sénat... Dans ce cadre, aucun débat serein ne pouvait se mettre en place, les élus de la majorité comme de l'opposition découvrant au dernier moment ce texte pourtant d'une importance majeure pour la RATP et l'avenir des agents !

Alors que la question des transports en Île-De-France est la première préoccupation des Franciliens, alors que les services publics sont remis en cause, cette question aurait mérité la mise en place d'un véritable débat entre le gouvernement, les élus de la région et des collectivités locales, les Franciliens et les organisations syndicales des entreprises concernées.

Le gouvernement refuse le débat démocratique et impose sa volonté, tant à la RATP, aux élus de la nation qu'aux élus régionaux... ce qui a pour conséquence directe des positionnements figés des uns et des autres, des postures renforcées dans la perspective des élections régionales de 2010. Cet autoritarisme gouvernemental n'est pas nouveau et fragilise l'avenir de la RATP comme entreprise publique nationale de service public.

**La CGT/RATP revendique la tenue d'assises sur « les transports collectifs en Île-De-France » portant sur la mise en œuvre du règlement européen et sur le projet du « Grand Paris » réunissant gouvernement, élus des collectivités territoriales, usagers et organisations syndicales.**

Ces assises devraient regrouper des élus de l'ensemble des collectivités locales et territoriales, le gouvernement, les associations et collectifs d'usagers des transports et les organisations syndicales.

Il faut ouvrir un débat citoyen sur l'avenir et le développement des transports collectifs en Île-De-France, sur la place, le rôle et les prérogatives des entreprises publiques et sur les missions de service public qui doivent répondre prioritairement aux besoins des populations.

Ces assises sont essentielles afin de travailler collectivement à la définition des besoins, à la vision de la région capitale de demain, à l'avenir des services publics, à la place de l'État, de la région, des collectivités territoriales. Le débat qui s'ouvre sur le « Grand Paris » en rappelle l'urgence !

## Un « Grand Paris » pour qui ? Pourquoi ?

Le projet de « *Grand Paris* » du gouvernement porte notamment sur la création d'un réseau de transport en mode lourd (*métro/train/RER*) automatisé, de plus de 130 km reliant les pôles de compétitivité, les centres d'affaires et les aéroports de l'Île-De-France.

Ce « *Grand huit* » comme l'appellent certains (*en rapport à la forme de son projet actuel de tracé*), a pour objectif de « *renforcer et dynamiser l'économie de la région* »...

### Les entreprises sont servies, mais les usagers ?

La volonté qui anime le gouvernement autour de ce projet de tracé sert prioritairement les besoins des entreprises, des centres d'affaires et des « *pôles de compétitivité* ».

Les besoins de développement du réseau pour les Franciliens sont négligés, le besoin urgent de désaturer le réseau existant est abandonné. La CGT/RATP porte l'idée d'un autre projet, construit prioritairement sur le besoin de désaturation du réseau existant par la création d'une rocade en « *mode lourd* » de banlieue à banlieue permettant de rééquilibrer les réseaux au profit de la première et deuxième couronne.

### Qui va payer ?

Le projet gouvernemental est estimé à plus de 35 milliards d'euros... La question du financement est donc centrale. Pour la CGT/RATP, ces financements doivent être 100 % publics, par opposition aux « *Partenariats Public/Privé* » qui coûtent 3 à 5 fois plus cher pour la collectivité.

L'avant-projet de loi sur le « *Grand Paris* » définit un certain nombre de pistes de financement. Certaines d'entre elles vont dans le bon sens : augmentation du « *Versement Transport* » payé par les entreprises, revalorisation du « *Fonds d'Aménagement de la Région Ile de France* », réaffectation de « *l'écotaxe poids lourds* », valorisation du foncier (*taxe sur la plus-value foncière*)... d'autres sont porteurs d'injustices sociales telle l'augmentation des titres de transport pour les usagers, l'augmentation de la fiscalité locale des Franciliens (*qui ne touchera pas les hauts revenus protégés par le « bouclier fiscal »*), l'appel aux « *efforts de productivité* » des opérateurs...

Aujourd'hui, seul le gouvernement n'a pas encore fait part de sa contribution dans ce projet qu'il appelle pourtant de ses vœux et pour lequel il impose son pilotage aux collectivités territoriales ! Force est de constater qu'il ne s'applique pas à lui-même sa doctrine du « *décideur/payeur* » !

**La CGT/RATP revendique la création d'un « Pôle public financier » afin de permettre la mise en œuvre de financements 100 % publics maîtrisés et pilotés par la puissance publique.**

### Qui doit décider ? De quoi ?

Ce projet majeur est la troisième grande évolution des transports collectifs en Île-De-France après la création du métro (1900) et la création du RER (1969).

Depuis 2004, la région dirige le STIF (*en lieu et place de l'État dans le cadre de la « loi de décentralisation »*), l'État s'est désengagé de ses responsabilités de financeur dans le domaine du transport, il reprendrait aujourd'hui, toujours avec la méthode autoritaire et brutale qui le caractérise, la direction de ce projet, ce qui provoque l'opposition des élus de la majorité régionale.

Pour la CGT/RATP, l'État doit prendre ses responsabilités dans les domaines de l'aménagement du territoire, particulièrement dans les financements des « *Grands projets* », mais certainement pas de manière unilatérale.

Les élus des collectivités locales et territoriales, parce qu'ils sont « *en direct* » avec les besoins des populations, doivent être pleinement associés à la gouvernance de l'ensemble du projet, principalement sur le choix du tracé du futur réseau, mais aussi sur les questions des financements.

**La CGT/RATP revendique des dispositions « anti-dumping social » dans les cahiers des charges qui seront élaborés pour l'attribution des nouvelles lignes. C'est le seul moyen d'éviter que la mise en concurrence des entreprises ne se traduise par une course au « moins-disant social » qui aboutirait à compresser toujours davantage les « couts sociaux » (emploi, salaires, protection sociale, etc...). Les cahiers des charges et les contrats signés avec le STIF doivent comporter des clauses sociales et environnementales qui alignent par le haut le statut et les rémunérations des personnels.**

## **Quels impacts directs à la RATP ?**

La direction de l'entreprise a déjà largement pris prétexte de l'ouverture à la concurrence pour mettre en œuvre son « *plan d'entreprise 2008/2012* » qui accentue les objectifs de productivité et met sous pression l'emploi et les salaires.

### **Pression sur l'emploi**

Suppression de 730 postes pour l'année 2008, de 650 à ce jour pour l'année 2009... Les efforts de productivité sont essentiellement supportés par les agents.

Alors que la concurrence sur notre réseau n'arrivera pas avant 2024 (*pour le réseau bus*), les restructurations à la RATP se multiplient avec systématiquement les mêmes conséquences : suppression de postes, dégradation des conditions de travail, remise en cause des déroulements de carrières et des primes liées à l'emploi...

La Direction a présenté récemment sa « *stratégie pour l'avenir de la RATP* ». Celle-ci peut se résumer ainsi : les efforts de productivité de « *l'EPIC RATP* » seront constants et serviront principalement à développer les activités de l'entreprise « *hors Île-De-France* », particulièrement à l'étranger, au travers des filiales du « *Groupe RATP* » pour prendre des marchés en Asie, aux États-Unis, etc... Cette politique « *singe* » le secteur privé et tourne volontairement le dos au développement de nos missions de service public, notamment en Île-De-France. C'est inadmissible !

### **Pression sur les salaires**

La crise fait des ravages et l'économie nationale n'est plus soutenue par la consommation des ménages. La question de l'augmentation des salaires se pose donc avec force.

La CGT/RATP revendique une augmentation de 3 % de la valeur du point par an pendant 6 ans, seule une mesure de ce type peut nous garantir le maintien et le développement de notre pouvoir d'achat de manière pérenne. Les primes elles, notamment celles portant sur l'intéressement, sont extrêmement variables et sont fonction de la productivité... en clair : plus la productivité est supportée par les agents, plus la prime est grande... dans ce cadre, l'augmentation du pouvoir d'achat se fait exclusivement par l'acceptation de la dégradation de nos conditions de vie et de travail !

## **Pour l'avenir de la RATP, les agents doivent intervenir !**

Que ce soit sur les questions de l'avenir des services publics, de l'application du règlement OSP, du projet sur le « *Grand Paris* » ou sur la politique d'entreprise, les agents doivent prendre place dans ces débats, ils doivent agir et intervenir.

La volonté politique de certains à « *privatiser la RATP* » est réelle, mais parce que rien n'est écrit d'avance, **la RATP peut et doit rester grande une entreprise publique nationale**. Revendiquer une RATP « *entreprise régionale* » est un leurre qui ne change rien à la mise en concurrence et qui, au contraire, remet en cause le statut du personnel comme notre vocation de service public sur l'ensemble du territoire. Ce statut « *d'entreprise régionale* » ferait supporter aux seuls Franciliens le coût des transports et validerait le désengagement totalement l'État de ses responsabilités.

**Ensemble intervenons, nous comptons sur vous,  
comme vous pourrez toujours compter sur la CGT !**