

Paris, le 14 novembre 2022

## Conseil d'administration extraordinaire du 14 novembre 2022 **Déclaration des administrateurs salariés CGT**

Monsieur CASTEX, la volonté présidentielle de nommer à la tête de la RATP un ex Premier Ministre conforte le fait que notre entreprise n'est pas une entreprise « comme les autres ». Notamment, du fait qu'elle assure le service public de voyageurs, ce qui n'en fait pas une marchandise, dans la zone dense de la Région capitale qui, à elle seule, représente près d'1/3 du PIB national.

Nous ne vous apprendrons rien en vous affirmant que vous arrivez dans une entreprise mise à mal par les différentes Directions qui se sont succédées.

Ces dernières ont, au travers d'une multitude de projets, œuvré à soi-disant « préparer l'entreprise à l'ouverture à la concurrence ».

Le projet Diapason dans les Fonctions Support, la création du CRIV pour la régulation du réseau de surface, la massification d'agents et la mise en place généralisée d'espaces de travail ouverts sur les sites de Val Bienvenue et Lyon Bercy, la filialisation d'activités en masse avec le projet RATP 2023 et la création de « Business Unit » en remplacement des départements d'exploitation et de maintenance, en sont quelques exemples.

En parallèle, les conditions de travail et de vie au travail des agents RATP sont remises en cause avec des dégradations importantes (en témoigne la décision d'allonger le temps de travail des machinistes), les déroulements de carrière sont dénoncés pour être revus à la baisse, les augmentations de salaires sont quasi en berne à l'image de la décision unilatérale de la Direction de n'accorder que 2,2 % d'augmentation de la valeur du point en juillet dernier, soit environ 1 % sur l'année, dans un contexte d'inflation à plus de 6 %.

Bref, tout ceci avec une seule logique, se comporter comme une entreprise comme les autres, en réduisant les coûts afin de dégager de l'argent pour financer la capitalisation du Groupe RATP avec, pour conséquences, une fragmentation des collectifs de travail, une perte de sens pour les salariés investis dans leur mission de Service public à qui on demande désormais de prioriser la recherche de réduction des coûts (la soi-disant productivité), au lieu de rendre le meilleur service aux usagers.

.../...

Les salariés en ont ras le bol de cette situation. La tendance à la hausse du nombre de démissions, confirmés dans le Bilan Social 2021, ainsi que le nombre de révocations pour abandons de postes, l'augmentation des arrêts maladie... sont évocateurs. A cela s'ajoute les difficultés de recrutement, notre entreprise n'étant désormais plus attractive.

Tout cela amène à une non-réalisation de l'offre dont la presse se fait désormais écho tous les jours. Au bout du compte, ce sont, en plus des agents de l'entreprise, les usagers qui subissent quotidiennement les conséquences de cette politique désastreuse.

Nous l'avons toujours dit, la mise en concurrence dans les transports est une aberration. Les bases de l'ouverture à la concurrence telles que décidées par l'Etat ne permettront pas une amélioration des transports et un progrès pour notre société, bien au contraire. C'est un projet funeste !

Le contexte de crise actuel, le manque de plus en plus criant de financement des transports et la multitude de sociétés nouvelles que va générer le découpage des transports en Ile de France avec, pour chacune, les surcoûts à venir de réponses aux appels d'offres, va induire un appauvrissement des transports et une dégradation massive du service rendu aux usagers. Les salariés des transports devenant la variable d'ajustement budgétaire des entreprises. 70 % du prix de production est composé de la masse salariale, il y a fort à parier que les conflits sociaux se multiplieront, la baisse du nombre de salariés du transport s'accroîtra.

A celles et ceux qui en douteraient, Il suffit d'observer le réseau Optile et plus particulièrement la situation du réseau Transdev Melun Val-de-Seine, où un conflit social majeur est en suspens. Nous pouvons aussi regarder les différents endroits où le service n'est pas assuré de façon optimale à l'instar de ce qui se passe à la RATP, conséquence directe des politiques mises en œuvre par IDFM et les Directions d'entreprise.

Incontestablement, Monsieur CASTEX, si votre feuille de route s'inscrit dans la poursuite de la trajectoire prise, alors, nous irons droit dans le mur !

Comme vous le savez, la CGT-RATP s'est toujours gardée d'exprimer des considérations personnelles sur les personnes nommées à la tête de l'entreprise publique, chacun est ainsi dans son rôle. Seule la lettre de mission donnée au ou à la PDG est au cœur de nos préoccupations et nous y serons très attentifs.

Au regard de la situation évoquée, des enjeux économiques, sociaux et environnementaux mais aussi de la place et du rôle de notre entreprise sur le territoire, la CGT-RATP considère qu'il faut en urgence :

- ✓ Surseoir à l'ouverture à la concurrence par un « moratoire ».
- ✓ Une rupture avec la trajectoire de l'entreprise. La RATP doit redevenir un outil stratégique de développement et de soutenabilité de l'économie francilienne et nationale dans la mesure où l'IdF pèse 31 % du PIB.
- ✓ L'amélioration des conditions de travail et de vie au travail des salariés. Sans investir dans les femmes et les hommes de l'entreprise, l'attractivité est remise en cause...
- ✓ Une augmentation des salaires par l'augmentation de la valeur du point (statutaire).
- ✓ Un arrêt de la productivité effrénée.