

N° SPÉCIAL

Le service public est né, dès l'après-guerre, d'une volonté politique et d'une exigence de dégager des grands secteurs de l'économie de la seule « loi du marché » des secteurs vitaux d'un point de vue social, économique et stratégique pour le pays.

Ce sont ces services publics, dont la RATP, qui, ne s'inscrivant pas dans un mode de gestion à objectif de rentabilité financière et de rémunération d'actionnaires, ont pu développer des activités sur le long terme et mettre en œuvre de hauts niveaux d'investissements, notamment dans les infrastructures.

Ainsi, ils ont participé et participent encore aujourd'hui à l'aménagement du territoire, à la lutte contre les inégalités sociales et territoriales, à assurer une proximité, une accessibilité répondant aux besoins exponentiels des populations et participent de manière forte à l'exigence environnementale.

La question posée aujourd'hui n'est pas celle de l'avenir de la SNCF, de la RATP ou d'autres entreprises publiques en tant que telles, mais celle de l'avenir du service public au regard des besoins de notre époque et de notre conception de la société pour l'avenir.

La RATP fait face à de grands enjeux, ceux de notre temps appellent à renforcer notre service public et non à le livrer en pâture à des marchés financiers dont l'intérêt ne réside que dans la captation de richesses, l'atteinte d'objectifs financiers de rentabilité, en totale opposition avec le sens et les valeurs du service public dont la rentabilité sociale et environnementale prévalent sur toute autre considération.

Le règlement OSP adopté en 2007 a imposé la libéralisation des transports urbains. Fin 2009, la loi française en a défini les modalités d'application pour l'Île-de-France.

Ainsi, depuis, l'exploitation de toute nouvelle ligne est soumise à un appel d'offres. Les lignes du réseau historique de la RATP seront, quant à elles, ouvertes à la concurrence en 2025 pour les bus, 2030 pour les tramways et 2040 pour les métros et les RER.

A la RATP, l'ouverture à la concurrence est utilisée comme prétexte pour nous imposer une productivité qui se traduit par des centaines de suppressions de postes, la mise en cause de nos conditions de travail, le recul de nos droits au nom de la « compétitivité ».



La concurrence sert aussi à justifier une remise en cause de l'EPIC qui voit son périmètre se réduire au profit du groupe RATP.

Après le transfert de la billettique à Ixxi, c'est maintenant l'annonce de la création d'une filiale à M2E, et surtout la volonté affichée de faire exploiter par RATP DEV les nouvelles lignes qui seront attribuées par IDFM à la RATP.

La CGT dénonce cette logique pour plusieurs raisons :

- La concurrence ne sert qu'à favoriser la pénétration d'intérêts privés, pour lesquels la rémunération des actionnaires prime sur la qualité de service et l'intérêt général ;
- La concurrence va multiplier les opérateurs, mettant en cause les avantages liés à la notion de réseau multimodal intégré ;
- **La concurrence engendre un dumping social puisque la règle du « moins disant » s'applique d'abord sur les dépenses de personnel qui sont la principale composante du prix de revient du transport.**
- ***Au Royaume Uni, 76% des Britanniques souhaitent la renationalisation des chemins de fer.** Selon des estimations du parti Travailleiste, le prix des billets a augmenté de 27% depuis 2010.
- ****Les Britanniques déboursent six fois plus que les Français pour se rendre sur leur lieu de travail,** 14% de leur revenu mensuel, contre 2% pour les usagers de l'Île-de-France et ce pour un service dégradé. Le prix du pass à Londres est de plus de 300€ par mois.



C'est pourquoi la CGT combat le règlement OSP et sa déclinaison dans la loi française.

Elle agit pour une construction européenne fondée sur l'objectif de progrès social et non plus sur le règne de la « concurrence libre et non faussée », et pour que les Services Publics soient reconnus et placés en dehors de la sphère marchande.



Tout en combattant la logique de libéralisation des réseaux, nous portons 2 exigences pour contrecarrer la tendance à l'abaissement des droits sociaux...

NATIONAL

1. La création d'un Statut unifié des salarié-e-s du transport

Dans la logique libérale, les statuts comme celui des personnels de la RATP doivent disparaître pour être remplacés par de simples contrats de travail, régis par des conventions collectives avec des droits tirés vers le bas. Nous proposons au contraire d'étendre la notion de statut à l'ensemble des salariés qui contribuent au service public de transport.

La création d'un tel Statut unifié doit permettre à chacun-e de disposer de droits individuels attachés à la personne, cumulatifs et progressifs, transférables d'une entreprise à l'autre et opposables à tout employeur.

Notamment, le droit à un emploi pérenne, le droit à un salaire et à une progression de carrière, le droit à la formation professionnelle, le droit à une protection sociale de haut niveau, le droit d'accès à un logement décent, le droit à la retraite à 60 ans avec la prise en compte de la pénibilité qui doit se traduire par un accès à la retraite anticipée à taux plein.

Pour bâtir ce Statut unifié, l'actuel Statut du personnel de la RATP est un repère essentiel. Ses dispositions constituent, sur beaucoup d'aspects, une référence qu'il s'agit d'étendre à l'ensemble des travailleurs du transport public, tout en y intégrant des améliorations.

REGIONAL

2. L'élaboration d'un socle social harmonisé de haut niveau

Si concurrence il y a, elle doit être orientée vers le mieux-disant et non vers le moins-disant social. **C'est le but d'un « socle social harmonisé de haut niveau » s'imposant à tous les opérateurs Franciliens, actuels ou futurs.**

Cela passe par un décret-cadre fixant des obligations en matière de conditions de travail, car c'est la question centrale sur laquelle s'exerce aujourd'hui le dumping social.

Les minima fixés par ce décret constitueront autant d'obligations légales que tout accord collectif ou disposition réglementaire propre au secteur ou à une entreprise de ce secteur devra respecter.

Ce décret devra notamment intégrer l'objectif général de réduction du temps de travail à 32 heures et le décliner pour les différentes catégories de personnel, en prévoyant des dispositions spécifiques pour les travailleurs de nuit.



Travailler moins,
travailler mieux,
travailler toutes et tous.

La concurrence n'est pas inéluctable, à la CGT nous préférons être force de propositions au lieu de la subir !

**Union Générale Ingénieurs, Cadres, Techniciens,
Agents de maîtrise et Employés de la CGT-RATP**

85, rue Charlot - 75003 PARIS - Tél. : 01.44.84.52.45 - Int. : 58.770

Fax : 01.44.78.53.57 - Mail : orga.ugict.ratp@gmail.com

<http://ugict-ratp.reference-syndicale.fr>

