

Avril 2010

Stratégie RATP et enjeux d'avenir

ÉDITO

Des questions majeures se posent sur l'avenir de l'entreprise publique nationale de service public qu'est la RATP. La lettre de mission du Président de la République et les orientations politiques du PDG de la RATP sont claires, elles appellent à l'intervention de chacun(e) d'entre nous. Nos actions doivent se porter à la hauteur des enjeux qui nous font face! C'est dans ce cadre que la CGT/RATP, à travers ce journal, vise à pointer différents thèmes « stratégiques » et porter des propositions alternatives.

La RATP se convertit-elle au libéralisme ?

- Elle sert parfois d'aiguillon au « dumping social », comme à Lyon où elle a répondu en 2003 à l'appel d'offres avec une proposition inférieure de 20% au prix de l'opérateur en place (lequel s'est ensuite aligné sur ce chiffre),
- RATP et SNCF envisagent aujourd'hui de mettre fin aux activités de SYSTRA, filiale d'ingénierie commune aux deux entreprises publiques. Alors que la coopération entre ces entreprises publiques de transports devrait être la règle, la concurrence s'organise...
- Elle contribue à la privatisation des entreprises publiques à l'étranger. Par exemple en participant en 2007 à l'achat de la société publique hollandaise Connexxion par Transdev (où elle détenait 25,6% du capital).
- Elle n'hésite pas à s'allier en Asie avec Veolia, pourtant son principal concurrent en Ile-De-France, pour faire de l'argent sur les marchés émergents...

Face à cette réalité, La CGT/RATP s'engage: pour la défense de l'entreprise publique et des valeurs du service public, pour assurer aux agents un haut niveau social et promouvoir la responsabilité sociale et environnementale de l'entreprise, pour un développement de l'emploi qui garantisse la capacité de la RATP à affronter l'avenir, à l'opposé des plans sociaux pudiquement nommés « synergies », « mutualisations » ou « restructurations », pour des parcours professionnels qui permettent aux agents de rester dans leur emploi, d'y progresser, d'y être pleinement reconnus.

Bonne lecture!

Jacques ELIEZ
Secrétaire général
de l'Union Syndicale CGT/RATP

Cinq chantiers pour une destruction ?

La lettre de mission du Président Sarkozy au PDG de la RATP décrit cinq grands chantiers. Pour l'emploi, les rémunérations, l'organisation du travail... attention les dégâts !



Faire de la RATP l'un des acteurs majeurs de la mise en œuvre des projets de transports du « Grand Paris ».

La question du développement des transports en commun en Ile-De-France est un enjeu national tant les répercussions sociales, sociétales et économiques ont des incidences directes sur l'ensemble du pays, bien au-delà du seul périmètre régional. Elle représente, du seul point de vue économique, environ 30 % du Produit Intérieur Brut (PIB) national. Première ou seconde région économique européenne (selon les indicateurs retenus), l'IDF, notamment grâce à ses réseaux et la gestion des transports collectifs, recouvre des éléments structurants de l'économie nationale.

Avec environ quatre milliards de voyages par an en IDF, les réseaux, tant ceux gérés par la RATP, la SNCF que les opérateurs privés via le réseau OPTILE, sont en situation de saturation, cela est la conséquence de deux éléments majeurs :

- > Un manque d'investissements de l'état depuis plus de 30 ans dans les infrastructures et les matériels de transports collectifs en Ile-De-France ;
- > Une organisation des réseaux qui, d'un point de vue global, est axée sur les trajets banlieue/Paris.

L'organisation des réseaux s'est historiquement construite sur la base d'une organisation du territoire qui, à l'époque de la création du métro et du Réseau Express Régional, privilégiait les transports Paris/banlieues.

Aujourd'hui, l'implantation des lieux de vie et de culture, d'habitation et de travail appelle la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun en « mode lourd » (métro, RER, train) de banlieue à banlieue. C'est ce que revendique la CGT.

Or, autour du projet « Grand Paris » où la question du transport occupe une place centrale, deux projets, deux visions politiques s'affrontent :

- > Celui que nous portons vise à la mise en œuvre d'un réseau qui rééquilibre les transports en commun au profit des première et deuxième couronnes afin de répondre tant à la question de la désaturation des réseaux que du développement harmonieux de l'IDF dans le sens d'une réponse aux besoins des populations.
- > Celui que porte le gouvernement a comme seule ambition, affirmée et assumée, de « renforcer la compétitivité économique de la région capitale », à travers un réseau qui relierait les « pôles de compétitivité », les centres d'affaires, le futur « pôle de recherche » du plateau de Saclay et les aéroports parisiens...

Pour la CGT/RATP, l'organisation d'assises sur les transports collectifs en Ile-de-France est une nécessité pour débattre, confronter les projets, définir les ambitions en termes d'aménagement du territoire et de réponses aux besoins des populations, aussi porter des propositions alternatives.



2 Le développement de la RATP en France et à l'international.

Par ce chantier, la direction de la RATP privilégie les critères de rentabilité financière, de prospection sur les marchés émergents, vise à s'implanter au niveau international sur les mêmes critères que le secteur privé. C'est une remise en cause des prérogatives de la RATP dans ses missions de service public. Le savoir faire de la RATP doit permettre la mise en œuvre et l'implantation de structures nouvelles dans des pays en voie de développement. Cette ambition s'inscrit pleinement dans la promotion des transports collectifs de personnes qui s'avèrent être un des leviers pour une politique durable des transports au niveau mondial, pour conjuguer réponse aux besoins des populations, développement économique, respect de l'environnement.

Pour la CGT/RATP, la politique de développement à l'international doit être donnée dans le cadre de coopérations, d'échanges pour la mise en œuvre de réseaux en lien avec les autorités publiques des pays concernés.



3 La performance, la modernisation et l'adaptation de l'entreprise aux évolutions.

Autrement dit : la poursuite de la politique de productivité. Alors que les besoins de renforcer les services s'affirment quotidiennement et correspondent aux souhaits des usagers, on taille dans les effectifs pour augmenter « le rendement » : 1380 postes supprimés depuis la mise en route du plan d'entreprise 2008/2012... Un contrat STIF/RATP qui exige 0,5% de productivité, un PDG qui porte cet objectif à 2% et le constat d'une productivité réalisée à plus de 3% sur l'année 2009 !

Pour la CGT/RATP, particulièrement en cette période de crise, nous revendiquons a minima un gel des suppressions de postes. Cette politique de « productivité contre l'emploi » dégrade nos conditions de travail, devient le prétexte à des déréglementations de service, remet en cause jus-

qu'à notre capacité à remplir pleinement nos missions de service public. De plus, le développement de l'emploi à la RATP comme ailleurs, permet plus de financement pour nos retraites, c'est indispensable à l'heure où celles-ci sont remises en cause.



4 L'innovation de service et la qualité.

Chaque secteur de l'entreprise est concerné. Les situations sont pourtant différentes, mais hélas l'objectif est le même : procéder encore et toujours à des désorganisations, des réorganisations du travail pour parvenir à des coupes franches dans les effectifs. L'innovation est une des caractéristiques de notre entreprise publique, et ce, depuis sa création. Elle est aujourd'hui portée comme un moyen supplémentaire pour dégager des marges, cela tourne le dos à un redéploiement des forces dégagées afin de renforcer certaines de nos missions comme d'en dégager de nouvelles.

Pour la CGT/RATP, l'innovation doit être au service des agents, des usagers, pour un meilleur service public au service de tous !



5 Le développement durable.

Véritable engagement ou communication repeinte en vert ? Le Service Public, notamment au travers la RATP, doit donner l'exemple d'une nouvelle modernité en intégrant des critères sociaux et environnementaux de haut niveau en termes d'égalité d'accès, de droit au transport pour tous, de respect de l'environnement.

Pour la CGT/RATP, le développement des transports collectifs est l'un des éléments majeurs d'un développement économique respectueux de notre environnement. D'autre part, nous revendiquons la mise en œuvre de clauses sociales, environnementales et de qualité de haut niveau dans les contrats entre le STIF et les opérateurs

Le Service Public : redonner du sens aux mots.

Après une période où l'expression « Service Public » était bannie du vocabulaire « politiquement correct » à la RATP, on en reparle depuis quelque temps. Mais avec quel contenu ?

Le Service Public est un simple « service au public ». [FAUX]

C'est un véritable choix de société : le droit d'accès égal pour tous les individus à des biens et services jugés fondamentaux.

Cette conception signifie que la société doit s'organiser pour rendre ce droit effectif, y compris pour celles et ceux qui n'ont pas ou peu de ressources. Elle s'oppose en cela à la vision uniquement marchande des besoins humains.



Une entreprise publique de Service Public est bien autre chose qu'une « entreprise de service ». [VRAI]

Une entreprise de service est une entreprise « comme les autres » qui va VENDRE un service à des CLIENTS, avec l'objectif de dégager des MARGES bénéficiaires.

Une entreprise de Service Public est un outil au service des CITOYENS/USAGERS pour leur

permettre d'exercer leurs DROITS (en l'occurrence leur droit au transport). Les bénéficiaires éventuels ont donc vocation à être réinvestis, par exemple, dans le financement des matériels roulants, les infrastructures...

Pour les agents, le changement de contenu du travail a des effets destructeurs. [VRAI]

Le sentiment d'utilité sociale joue un rôle essentiel dans la motivation et l'investissement personnel. Cette utilité est évidente lorsque le travail participe à la mise en œuvre du Service Public. Contribuer au bien commun ou « faire du fric », ce sont deux conceptions de l'entreprise et de la finalité du travail antinomiques. La perte de sens et de repères qui en découle est une cause essentielle du mal-vivre qui affecte de nombreux agents dans chaque secteur de l'entreprise.

La gestion actuelle de la RATP est fidèle aux objectifs de Service Public. [FAUX]

La découpe de l'entreprise en « centres de profit » prépare la filialisation des activités (exploitation, ingénierie, vente). La RATP abandonne un modèle de gestion où les activités bénéficiaires compensent les activités déficitaires.

Après la substitution de la notion « d'utilisateur » à celle de « client », il est désormais question de « clientèles cibles ». Le principe fondamental d'égalité est menacé.

L'obsession de faire de l'argent oriente les choix. Ainsi, la volonté de « valoriser les espaces » risque de transformer les gares et stations en zones commerciales, à l'image de ce que sont déjà devenus les bureaux de la Poste ou les agences de France Télécom.

Le Groupe nous disperse.

Les orientations de l'entreprise font la part belle à une « politique de groupe », qui néglige l'Établissement Public Industriel et Commercial RATP (EPIC RATP) et le principe d'une entreprise « intégrée » au profit d'un développement exclusif des filiales du groupe RATP.

Le développement du « Groupe RATP » n'est pas un objectif nouveau, mais il devient une priorité, une stratégie affichée de la direction, dans un contexte où, en France, les attaques contre les entreprises publiques se succèdent. La fin des monopoles d'exploitations de la RATP, depuis le 3 décembre 2009, suite à l'application du règlement OSP (dont on se souvient que la RATP avait milité en sa faveur) est aujourd'hui l'alibi pour se détourner de l'Île-de-France.

En interne de l'EPIC, l'orientation choisie se traduit par :

- > l'éloignement des fonctions de soutien des métiers principaux (vente, contrôle, etc...),
- > le regroupement de services hors de leur Département d'origine (Permanence des réseaux, ingénierie, commercial...),
- > la création de nouveaux Départements (ING, SEM, etc...) instaurant des relations « client-fournisseur » entre les secteurs, ce qui interroge aussi quant à la pérennité de ces activités au sein de l'EPIC RATP dans un contexte de filialisation à l'image de Xelis, Ixxi...

En 2002, la RATP entrait au capital de Transdev afin de constituer, avec la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) un opérateur constitué de fonds 100% publics, elle est aujourd'hui sommée par le gouvernement de sortir de son capital au profit d'un rapprochement de la CDC avec le groupe privé Veolia transports.

- > C'est un cadeau fait au secteur privé pour qu'il s'implante sur les territoires et constitue, par cette opération, un des géants du transport en France comme au niveau européen, qui concurrencera la RATP..
- > Pour la RATP, cette opération va se traduire par l'arrivée de plus de 8 000 salariés au sein du « groupe RATP », plus précisément au sein de sa filiale « RATP Dev ».
- > Les réseaux récupérés se situent en France mais aussi en Italie, en Suisse, au Royaume-Uni. Cette opération aura des répercussions directes sur l'ensemble des agents de l'EPIC RATP, sur l'ensemble des salariés constituant le groupe et pose avec force la question de l'avenir de l'EPIC RATP.



Le développement de la RATP passerait dorénavant exclusivement par le développement des filiales du « groupe RATP », l'EPIC est négligée.

Un « développement » qui nous mène droit en Bourse ?



L'expansion du groupe RATP à l'international, une priorité?

Cette orientation politique pour le groupe RATP est justifiée ainsi par la direction de l'entreprise : « avec l'ouverture à la concurrence, la RATP va perdre une partie de son réseau en Ile-De-France qu'elle doit compenser en devenant exploitant ailleurs ». Surprenant ! D'abord parce que nos directions successives nous ont seriné que « la concurrence est une chance pour la RATP ». Surprenant ! Parce qu'avec la fin du partenariat RATP/Transdev (dont elle possède 25,6%), la RATP avait tout à fait les moyens de récupérer des actifs en IDF.

Pourquoi cette voie a-t-elle été écartée par la RATP, le gouvernement, au risque de renforcer les opérateurs privés sur notre territoire historique qu'est l'Ile-De-France ?

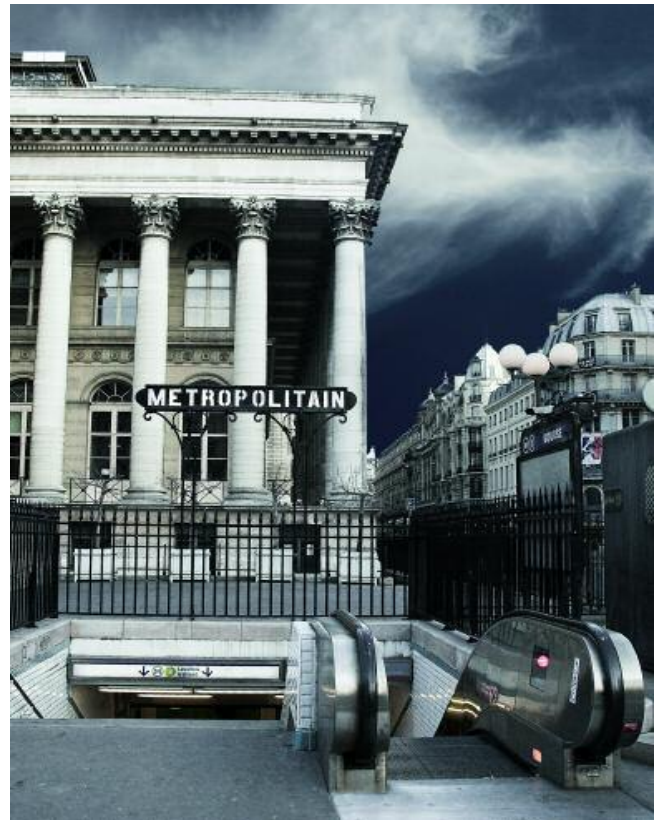
LE DÉVELOPPEMENT DE LA RATP, POUR QUI, POUR QUOI ?

Les critères de la rentabilité, de croissance des résultats financiers sont porteurs de lourds dangers : ils sont à l'origine de graves tensions avec le STIF qui reproche à la RATP de détourner

l'argent public versé dans le cadre du contrat STIF/RATP pour financer des opérations sans rapport direct avec une réponse aux besoins des Franciliens.

Cette stratégie a un coût élevé pour les agents : pressions pour diminuer la masse salariale, suppressions d'emplois dans les services, liquidation des acquis sociaux... autant de mesures qui servent notamment à accumuler les capitaux nécessaires pour racheter des opérateurs. C'est une des finalités du plan d'entreprise et des mesures de productivité de 2% par an exigées au delà de 2013...

Cela ne suffira pas encore. Alors, comme cela s'est produit à France Télécom, Air France, EDF, GDF et aujourd'hui à la Poste, nous expliquerait-on bientôt qu'il faudra changer le statut de la RATP afin d'ouvrir son capital ?



Rentabilité économique ou rentabilité sociale ?

Si la recherche de productivité n'est pas une nouveauté à la RATP, elle a pris depuis le dernier Contrat STIF et le Plan d'Entreprise 2008-2012, un caractère institutionnel.

Cette politique s'appuie sur deux objectifs :

La réduction « des écarts de coûts » (avec le privé)

Ils doivent plus à la spécificité d'une entreprise intégrée, à une conception du service public, qu'à une productivité insuffisante du personnel. Il faudrait d'ailleurs clarifier les instruments de mesure de cette dernière : le coût de la V/k (voyageur par kilomètre) en vigueur aujourd'hui est-il plus pertinent, par exemple, que le nombre de voyageurs transportés par agent ?

Productivité encore et encore, qu'il s'agisse du Contrat qui prévoit une diminution de la contribution de 0,5 % par an (art 60-1 du Contrat), qu'il s'agisse du Plan d'Entreprise (Axe 3) qui prévoit « d'améliorer la productivité de 2 % par an pendant 5 ans », et maintenant des orientations du Président qui, déclinant la lettre de mission de Sarkozy (« au-delà de 2013 ») annoncent un « effort significatif ».

Le traitement de la dette.

Elle est le résultat « comptable » des spécificités de la RATP. La région capitale produit à elle seule 30 % du Produit Intérieur Brut national : son rôle, son importance économique, nécessitent des infrastructures en conséquence. De fait, l'Etat doit tenir sa place en matière d'investissements. Et c'est bien là le rôle des entreprises publiques : servir de relais à l'Etat. L'objectif « résoudre l'endettement structurel de la RATP » porte en germe un désengagement massif de l'Etat. Un tel désengagement aurait des conséquences graves sur le financement de la RATP, sur la pression fiscale...

ET LES VOYAGEURS ?

Le grand absent des orientations de l'entreprise, c'est le voyageur ! Quand il est question de « l'amélioration du service rendu aux 10 millions de voyageurs par jour » sur le seul réseau RATP, c'est seulement en termes de sécurité et d'innovation technologique. En résumé : caméras de surveillance et flash-codes. Cela répond-il véritablement aux préoccupations et attentes des Franciliens ?

Les exemples d'incohérences sont légion, dont le plus frappant est qu'en 2010, en dépit des besoins, les effectifs de la RATP sont en baisse. Au moment où les entreprises publiques devraient lutter contre le chômage, la RATP va contribuer à allonger les files d'attente à Pôle emploi !

DE NOUVEAUX CRITÈRES POUR UNE MEILLEURE GESTION

La CGT/RATP propose un autre modèle d'entreprise dont les critères de gestion doivent s'appuyer sur :

> l'implication directe des usagers, des salariés et des élus dans les choix stratégiques pour l'entreprise publique ;

> une stratégie de développement fondée prioritairement sur la réponse aux besoins des populations qui associe efficacité économique et sociale ;

> une politique globale soucieuse d'un développement harmonieux en termes d'aménagement du territoire, d'aménagement de la Région capitale, notamment au travers un « Grand Paris » qui ne soit pas au service exclusif des marchés financiers, mais porte une réponse pérenne en termes de désaturation des réseaux existants et un développement des transports collectifs en réponse aux besoins exponentiels des populations ;

> une stratégie de coopération nationale et internationale entre les grands acteurs publics du transport mais aussi au travers la création d'un « pôle public de transport » qui réunirait l'ensemble des acteurs et permettrait à la puissance publique de véritablement peser sur l'échiquier national, européen et international, comme une alternative aujourd'hui inexistante face aux « géants » du secteur privé.

Investir dans les transports collectifs : une nécessité !



L'État doit investir massivement dans les transports publics. D'autres moyens de financement pourraient également être mis en œuvre comme par exemple : mettre à contribution les profits des entreprises en augmentant le versement transport et en incluant les revenus financiers dans son mode de calcul ; faire payer davantage les grands bénéficiaires des transports (grandes surfaces commerciales, promoteurs immobiliers, etc.).

L'Etat doit s'engager de façon beaucoup plus importante dans le financement des transports, comme il a su le faire pour sauver les banques. Aujourd'hui, environ 3% seulement du PIB y sont consacrés, ce qui est notoirement insuffisant, c'est même, en comparaison avec les autres pays européens, le plus bas taux d'investissement !

La CGT/RATP propose la constitution de deux pôles publics, un «pôle public national de transport public» et un «pôle public financier» pour assurer une maîtrise publique des investissements. Constitué des structures publiques du secteur bancaire, ce pôle public financier, outre qu'il permettrait d'accéder à des emprunts à taux réduit, garantirait aux besoins de financement une solution pérenne.

