



Fabien ROUSSEL,
candidat à l'élection
présidentielle



Adresse

aux salariés du transport de personnes en Ile-de-France

LE SECTEUR DU TRANSPORT DE PERSONNES EN ILE-DE-FRANCE SUBIT DES ATTAQUES TOUS AZIMUTS DE LA PART DU PATRONAT :

dénonciation de l'accord sur les 35h, filialisation des activités et extinction du Statut du personnel à la RATP, remise en cause de conventions d'entreprises chez Transdev ou chez Kéolis... Elles connaissent des réponses fortes chez les salariés avec des mobilisations et des mouvements de grèves (plus de 7 semaines chez Transdev !) qui traduisent l'inquiétude qui monte car ces attaques sont les conséquences du grand Big Bang qui se prépare dans ce secteur : l'ouverture à la concurrence voulue par le gouvernement avec sa Loi d'Orientation des Mobilités et par Valérie Pécresse à la tête d'IdFM. Ce plan s'inscrit parfaitement dans un projet plus global impulsé par les droites libérales et conservatrices ces 30 dernières années et accéléré par Emmanuel Macron.

Cette croyance issue du dogme libéral conduit à tout livrer au sacro-saint marché, même quand ça devient absurde à plusieurs titres :

- La concurrence dans les transports publics va en fait se résumer à une concurrence entre la RATP et ses filiales de droit privé, Keolis, filiale de la SNCF, et Transdev, filiale de la Caisse des dépôts, c'est-à-dire exclusivement des entreprises publiques ou filiales de structures publiques qui vont donc dépenser plus d'argent public pour se mener une guerre absurde !
- Cette concurrence n'en est de fait pas une puisque l'usager ne « choisira » pas son bus le matin, il ne pourra pas « changer de marque » si la qualité de service ne lui convient pas : il aura pendant 5 ans les bus de l'entreprise qui aura remporté l'appel d'offres, quels que soit la qualité de service, la régularité ou l'état des bus.
- Cette concurrence ne rendra pas les transports « moins chers » comme le prétend Pécresse, puisqu'aux coûts de fonctionnement, il faudra maintenant ajouter les marges des actionnaires. Il n'y a qu'à voir d'autres secteurs ouverts à la concurrence pour constater que les tarifs n'ont fait qu'exploser (autoroutes, gaz, électricité, etc...).
- Pire encore, IdFM va devoir racheter les infrastructures, ateliers et matériels roulants qui appartiennent à la RATP et à la SNCF. Ce rachat va coûter, selon toute vraisemblance plusieurs milliards d'euros qui devront sortir de la poche de la région, et donc du contribuable. Voilà une drôle de conception de « faire des économies grâce à la mise en concurrence » !

DISONS-LE CLAIREMENT, L'OBJECTIF EST AILLEURS : c'est d'abord et surtout les salariés qu'on met en concurrence !

Voyons un peu quel va être le schéma de l'ouverture à la concurrence : les infrastructures et les matériels roulants seront mis par IdFM à disposition de l'entreprise gagnant le marché, les tracés des lignes existent déjà et donc les usagers avec, et enfin les personnels seront automatiquement transférés vers l'entreprise remportant l'appel d'offres. Où est le fameux « esprit entrepreneurial » tant vanté par la droite ? Tout arrivera comme par magie dans l'assiette de celui qui remportera le marché.

On pourrait imaginer qu'une concurrence « saine » se ferait sur la qualité de service, l'efficacité de la maintenance, le choix et la qualité du matériel ou les tarifs des fournisseurs de carburants mais ce n'est visiblement pas le schéma retenu par le gouvernement et par la direction d'IdFM : quelle que soit l'entreprise emportant le marché, ce seront les mêmes bus, le même tracé, les mêmes personnels.

La seule variable d'ajustement sera donc l'organisation du travail et donc derrière in fine les conditions de travail et de rémunération des personnels. L'objectif est d'abaisser toujours plus le « coût du travail ». Valérie Pécresse qui cherche à accélérer la privatisation des transports publics en Ile-de-France réclame par exemple l'allongement du temps de travail pour tous les salariés du secteur.

JOUER AU CHAMBOULE-TOUT TOUS LES 5 ANS : pas si amusant...

Au lieu d'une plus grande efficacité économique, le secteur sera en fait plongé dans une perpétuelle course au dumping social, tous les 5 ans, à chaque appel d'offres avec transfert automatique des personnels vers la nouvelle entreprise et révision à la baisse des accords d'entreprises.

Parallèlement, cette ouverture des réseaux à la concurrence sert de prétexte au démantèlement de l'entreprise publique RATP, dont les activités sont progressivement transférées dans des filiales de droit privé. C'est la liquidation d'un patrimoine collectif au profit d'un seul modèle : tout au privé !

Pour couronner le tout et s'assurer que les salariés n'entravent pas la mise en place de ce schéma, les réseaux seront éclatés en plusieurs dizaines de lots (entre 12 et 17 lots pour le réseau bus RATP par exemple) qui seront ouverts à la concurrence de manière échelonnée pour s'assurer de ne pas avoir un front uni des salariés concernés mais pouvoir grignoter petit à petit l'ensemble.

ALORS QUE FAIRE ?

Nous avons un projet cohérent tourné vers les salariés et les usagers

Face à ce chaos annoncé, nous communistes opposons le choix d'une revitalisation du service public de transport, besoin fondamental pour les Franciliens :

Nous proposons un **Statut unifié de haut niveau et des conditions de travail alignées sur le « mieux-disant » social** pour ses salariés, quelle que soit leur entreprise. C'est la seule garantie possible pour qu'ils ne soient pas perdants à chaque changement d'entreprise exploitante de leur réseau.

Il faut ensuite de **nouvelles ressources pour le financement du service public,** fondées sur la mise à contribution des profits des grandes entreprises. Les élus communistes de la Région mènent depuis des années une bataille dans ce sens ; alors qu'IdFM se retrouve aujourd'hui en cessation de paiement, il est temps de mettre en œuvre les solutions qu'ils proposent.

Enfin, **le transport public, comme du reste l'ensemble des services publics, doit s'émanciper de la soumission au marché.** Cela passe par un changement radical de la législation, au plan national, mais aussi européen, dans le cadre d'une profonde refondation de l'Europe que je propose. Le modèle libéral, avec la multiplication des sociétés exploitantes qu'il entraîne, est une source de dysfonctionnements et de gaspillages : moins d'effet réseau et de coordination des dessertes, moins de réactivité en cas de défaillance d'un mode de transport, moins de mutualisation des ressources. Si on veut l'efficacité économique et sociale, il faut faire tout le contraire : aller vers un monopole public géré démocratiquement par les représentants de la population, les usagers et les salariés.