



Dans le transport public et à la RATP aussi

IL FAUT UN CHANGEMENT DE POLITIQUE

C'est le moment de tirer les leçons de la crise du Covid-19 et de décider ce que doit être le « monde de demain ».

L'épreuve que nous venons tous de traverser a révélé **l'ampleur des dégâts de 30 ans de politique libérale** :

- L'hôpital public au bord de l'asphyxie et dans l'incapacité d'accueillir tous les malades, c'est la conséquence de la suppression de 100 000 lits en 13 ans et plus généralement de **la réduction de moyens des Services publics**, plongés dans l'austérité par les choix budgétaires de l'Etat et les injonctions de Bruxelles.
- L'absence de masques et de tests pendant de longues semaines, c'est le résultat de **l'affaiblissement de notre industrie**, victime des fermetures d'usines et de la délocalisation de productions essentielles pour accroître les profits.

Mais en même temps, cette crise a aussi montré où sont **les vraies forces de la société française** :

- On a vu qui sont **les vrais « premiers de cordée »** : Sans l'aide-soignante, l'agent de la RATP, la caissière du supermarché, le livreur uberisé (tous ceux « *qui ne sont rien* » comme les avait qualifiés Macron dans son grand mépris de classe), la société française n'aurait pas pu continuer à fonctionner.
- Chacun a aussi mesuré **l'importance cruciale des entreprises publiques** comme la RATP, et à l'inverse les dangers qu'il y a à vouloir soumettre leurs activités aux lois du marché.
- De même a été une fois de plus démontré **le rôle de notre modèle social**. Le mécanisme d'assurance-chômage, tant décrié par le MEDEF (qui en a pourtant bien profité), a notamment permis aux salariés placés en chômage partiel de continuer à percevoir un revenu.

Cette crise a mis en avant l'exigence d'un autre mode de développement, plus social et plus écologique, plus juste et plus efficace.

Mais, malgré leurs discours, ce n'est manifestement pas le chemin que nos dirigeants entendent emprunter. Ainsi, que nous prépare-t-on du côté du gouvernement, de la direction de la RATP et de celle d'IdFM ?

- La poursuite du **blocage des salaires**, alors que les agents aspirent avec raison à voir leur travail enfin reconnu.
- La **remise en cause de nos conquêtes sociales**, et notamment des 35 heures, à travers les décrets à venir sur la Loi d'Orientation des Mobilités.
- Un **nouveau plan d'économies à la RATP**, encore plus drastique que tous ceux que nous avons subis ces dernières années.
- Une **productivité encore renforcée** à l'occasion du prochain contrat RATP-IdFM.
- La **poursuite du processus d'ouverture des réseaux à la concurrence**.

Autrement dit, ceux-là veulent nous imposer les mêmes vieilles recettes, en pire...

Ce n'est pas aux salariés de payer le prix de la crise !

Le transport public a été durement touché par la crise. La baisse du trafic voyageurs prive notamment IdFM de ressources importantes. Or, par son rôle dans la mobilité des personnes, mais aussi par l'ampleur de ses commandes à l'industrie, ce secteur occupe une place déterminante. Son redressement est donc une des conditions de la relance de l'économie du pays. Mais ce n'est pas en supprimant encore plus d'emplois et en s'attaquant aux droits, aux conditions de travail et à la rémunération des salariés qu'on va y parvenir.

La baisse du « *coût du travail* », on a déjà donné. Elle n'a servi qu'à enrichir ceux qui étaient déjà les plus riches, aggravant les inégalités. Elle a plongé des millions de personnes dans les difficultés, tuant la consommation et la croissance.

Alors ça suffit comme ça !

Il faut de nouvelles ressources pour financer le Service public de transport à la hauteur des besoins.

On peut les trouver si on décide d'aller chercher l'argent là où il est.

Mettons donc à contribution les revenus du capital :

- En France, on peut financer un **Fonds de développement pour les Services publics** en supprimant les avantages fiscaux aux grands groupes et aux plus riches, et en rétablissant l'Impôt Sur la Fortune.
- Le **Programme européen d'aide aux Etats** en discussion doit avoir la même priorité, et il faut poser la question de l'annulation des dettes nationales. La Banque Centrale Européenne peut être mobilisée pour cela au lieu de racheter à tour de bras les dettes des sociétés multinationales comme elle le fait aujourd'hui.

Il est également temps de sortir des dogmes du libéralisme.

E. Macron lui-même a été contraint de le dire : « **Ce que révèle cette pandémie, c'est qu'il est des biens et des services qui doivent être placés en dehors des lois du marché** »

Si la RATP a pu mettre sur pied en un temps record un service de navettes pour transporter les personnels soignants, c'est parce qu'on s'est affranchi des soi-disant « *règles de la concurrence* », et parce que le réseau bus en zone centrale est encore opéré par une entreprise publique intégrée et non pas par une flopée de sociétés anonymes en compétition les unes avec les autres.

Cette expérience en témoigne : **il faut mettre un terme à la libéralisation des transports**. Avec comme première étape un **moratoire** sur tous les textes qui l'organisent (règlement OSP, loi ORTF et LOM).

Il convient aussi de réfléchir au Transport public de demain, et en premier lieu à organiser ce secteur de façon bien plus rationnelle. Ainsi, n'est-il pas temps de mettre fin à l'absurde concurrence qui oppose les groupes publics entre eux, et de créer un **Pôle public de transport** regroupant RATP et RATP Dev, la SNCF et sa filiale Kéolis, et Transdev (filiale de la Caisse des Dépôts) ?

L'avenir du transport public passe ainsi par un changement radical de politique. Il ne s'imposera pas sans la mobilisation de tous ceux qui ont intérêt à faire vivre le Service public et ses valeurs.

RATP : la vérité sur les comptes

Pour imposer son nouveau plan d'économies fondé sur des sacrifices pour les personnels, la direction invoque les difficultés financières de l'entreprise suite à la crise sanitaire. Mais qu'en est-il en réalité ?

- ✓ *Les comptes de la RATP sont bien moins impactés que ceux d'IdFM, qui supporte l'essentiel des pertes de recettes voyageurs en vertu du contrat signé avec notre entreprise.*
- ✓ *La crise aurait un impact négatif de 312 M€ sur le résultat net de l'EPIC RATP en 2020. Ce chiffre est à rapprocher des prévisions budgétaires : 320 M€ de résultat net. Donc l'EPIC RATP ne finira pas l'année dans le rouge.*
- ✓ *Ce qui peut plomber les résultats du Groupe RATP, ce sont les filiales et notamment RATP Dev. Mais cette filiale est un gouffre financier depuis des années. Malgré près de 400 M€ d'apport en capital et un premier prêt de 150 M€ de l'EPIC RATP, elle a affiché des pertes en 2018 et 2019. Ses difficultés sont donc bien antérieures au Covid-19.*
- ✓ *Comme l'a démontré la CGT RATP, des pistes existent pour faire des économies autrement que sur le dos des agents :*
 - *Abandon du projet LYBY+ (qui, en réaménageant le siège en flex office, va dégrader considérablement les conditions de travail, sans parler des risques de contamination !) : 90 M€ économisés.*
 - *Abandon des dotations de capital prévues en 2020 aux filiales du groupe : 106 M€ économisés.*
 - *Abandon du prêt consenti à RATP Dev (elle peut se redresser en vendant une partie de ses actifs) : 100 M€ économisés.*
- ✓ *Rappelons en comparaison qu'une augmentation générale des salaires de 3% coûte environ 80 M€, cotisations patronales incluses.*



Je veux prendre **contact** avec les communistes de la RATP

Je veux **adhérer** au Parti Communiste Français

Nom - Prénom :

Adresse :

M@il :

(Bulletin à retourner à : PCF - Section RATP - 42, rue Lamartine 75009 PARIS)