

#04.06.2018

la  
cgt  
RATP

LA LIBÉRALISATION - PRIVATISATION  
DES TRANSPORTS FRANCILIENS N'EST PAS INÉLUCTABLE.  
IL FAUT DES MESURES  
CONTRE LE DUMPING SOCIAL !



## LE CONTEXTE

### LA LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS PUBLICS FRANCILIENS

Le règlement européen OSP de 2007 et la loi ORTF de 2009 qui en a défini les modalités d'application pour l'Ile-de-France libéralisent les transports publics franciliens :



Pour toute nouvelle ligne de bus, métro, tramway : appel d'offres obligatoire (depuis 2010). Cela concerne notamment les tramways T9 et T10, et les lignes 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express.



Le réseau de **bus** RATP sera ouvert à la concurrence au **01/01/2025**.



Le réseau de **tramway** au **01/01/2030**.



Le réseau de **métro** et les **RER A et B** au **01/01/2040**.



La RATP **conserve la gestion des infrastructures** du métro et du RER (y compris des lignes du Grand Paris Express) ■

## Le démantèlement de la RATP a commencé ...

Selon **Elisabeth BORNE** : « *Il n'y a pas un exemple d'une entreprise en concurrence qui puisse concilier cela avec un statut d'EPIC.* » le 26/06/15 (alors PDG de la RATP)

La direction l'avait laissé entendre depuis 2 ans, et elle l'a confirmé en février 2018 : Ce ne sera pas l'Etablissement Public RATP qui répondra aux appels d'offres d'IdFM, mais des filiales du Groupe qui sont des Sociétés Anonymes.

C'est un déshabillage progressif de l'EPIC au profit de sociétés privées, dont le capital sera au départ 100% public, mais qui pourra être vendu en partie ou en totalité du jour au lendemain par une simple décision de gestion.

Concrètement, il y aura demain dans le Groupe RATP une filiale T9, une filiale T10, une filiale Ligne 15 ... Et les départements BUS (exploitation) et MRB (maintenance des bus) seront filialisés au plus tard début 2025 (soit 16000 agents, plus du tiers de l'entreprise publique).

Quel que soit le résultat des appels d'offres, il s'agit donc d'une privatisation en catimini des transports publics franciliens : les lignes seront exploitées demain soit par des groupes privés, soit par des filiales privées de la RATP.

En particulier, tout le réseau bus ne sera plus sous gestion publique dès 2025.

Mais cette « logique » de filialisation concerne aussi d'autres activités de la RATP, en fait toutes celles s'exerçant dans le domaine concurrentiel.

Ainsi, l'ingénierie, où l'activité billettique a déjà été filialisée en 2010, avec la création de Ixxi. Le département M2E (Maintenance des équipements) vient de même d'annoncer la création d'une filiale.

## ... la liquidation du Statut des personnels aussi ?

**Notre Statut a été créé en même temps que la RATP, en 1947. Ce n'est pas un privilège. Ce sont des droits et des devoirs.**

Cependant, les embauches hors Statut se sont multipliées ces dernières années. 12% du personnel actuel de l'EPIC a été embauchés hors Statut. Ce chiffre progresse de 1 point par an, plus de 20% des embauches annuelles se font hors Statut...



[www.cgt-ratp.fr](http://www.cgt-ratp.fr)



[cgt.ratp@gmail.com](mailto:cgt.ratp@gmail.com)



[/cgtratp](https://www.facebook.com/cgtratp)

## Ce qui va se passer pour **LES APPELS D'OFFRES...**

► **PERDUS** Gouvernement et direction préparent une mesure législative définissant les modalités de transfert des personnels de l'EPIC RATP dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, à l'image de ce qui est en cours pour la SNCF.

Dans ce projet, **LES AGENTS DE L'EPIC TRANSFÉRÉS PERDRAIENT LEUR STATUT**, remplacé par un « sac à dos » social minimaliste.

Ce texte en préparation a pour but d'éviter tout sureffectif à la RATP en créant le cadre légal nécessaire au transfert des personnels en cas de perte de marché. Et il permettra dans ce cas à **L'OPÉRATEUR DÉSIGNÉ DE RÉCUPÉRER LES PERSONNELS QUALIFIÉS DE LA RATP** ■

► **GAGNÉS** Ce n'est donc plus l'EPIC, mais une filiale qui exploitera la ou les lignes concernées. La direction de l'entreprise a décidé que **LES PERSONNELS DE L'EPIC CONCERNÉS NE SERAIENT PAS DÉTACHÉS, MAIS BIEN TRANSFÉRÉS**, avec un nouveau contrat de travail signé avec ladite filiale. **ILS PERDRONT DONC AUSSI LEUR STATUT** dans ce cas de figure ■



Ainsi se prépare pour ces différents cas de figure **le remplacement du Statut par un simple contrat de travail banalisé dans le cadre d'une Convention collective au rabais** ■

## Ce qu'il faut **FAIRE DÈS MAINTENANT...**



**La concurrence n'a rien de fatal; d'autres choix peuvent être faits !**

**LA LOGIQUE DE LIBÉRALISATION - PRIVATISATION DES TRANSPORTS FRANCILIENS N'EST PAS INÉLUCTABLE.** Des décisions politiques peuvent être prises pour une gestion publique et intégrée des réseaux :

► **UNE PART DE CETTE RESPONSABILITÉ REVIENT À IDFM** qui a donc le pouvoir de choisir l'opérateur public. Cela suppose pour commencer que les cahiers des charges des appels d'offres à venir n'imposent pas de créer à chaque fois une « société dédiée », ce qui ne peut qu'induire l'éclatement et la privatisation progressive des transports franciliens puisque l'EPIC RATP ne pourrait alors exploiter ces dessertes.

► **UNE AUTRE PART DE RESPONSABILITÉ REVIENT À L'ÉTAT.** En effet, les principaux concurrents de la RATP en Ile-de-France sont des opérateurs dépendant de structures publiques : Kéolis (filiale à 70% de la SNCF) et Transdev (filiale à 70 % de la Caisse des Dépôts et Consignations).

Le gouvernement a donc, s'il le souhaite, le pouvoir de mettre fin à une concurrence absurde et destructrice et de faire coopérer ces entreprises dans le cadre d'un Pôle Public de Transport.

► **ENFIN, UNE PART DE RESPONSABILITÉ REVIENT À LA DIRECTION DE LA RATP.** C'est elle qui a le pouvoir de stopper le processus en cours de filialisation des activités et de désigner a contrario l'EPIC RATP comme le seul opérateur du « Groupe RATP » en Ile-de-France ■



**Il faut des mesures contre le dumping social !**

**LA CGT COMBAT LA LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS** car elle porte en elle la privatisation du Service public et l'éclatement des réseaux en de multiples opérateurs à l'opposé des exigences d'inter-modalité, et aussi parce qu'elle débouche sur un dumping social sans limite.

Dans le transport public, la concurrence est d'abord celle entre salariés, car 70% du prix de revient est constitué par les dépenses de personnels (salaires + cotisations sociales patronales).

La CGT milite pour une modification radicale du cadre législatif français et européen, afin de se libérer de l'obligation de concurrence et de faire prévaloir un réel Service public, assuré par des entreprises publiques gérées démocratiquement.

**Mais sans attendre, elle revendique en parallèle des mesures pour viser une harmonisation par le haut des conditions d'emploi des salariés des transports publics franciliens, à l'inverse du dumping social à l'oeuvre aujourd'hui :**

► **LA CRÉATION D'UN STATUT UNIFIÉ POUR CES SALARIÉS**, construit à partir de l'actuel Statut des agents de la RATP, tout en l'enrichissant de nouveaux droits.

► **L'HARMONISATION PAR LE HAUT DE LEURS CONDITIONS DE TRAVAIL** à travers un décret-cadre fixant sur la base de l'objectif des 32 heures des obligations que tout opérateur existant ou futur devra respecter ■