



Les revendications des agents du RER A sont pleinement légitimes.

La lutte des classes
notre raison d'être!



Gestion des ressources humaines ou harcèlement à la RATP – Croix-Nivert ?

Un ouvrier de la RATP Croix-Nivert a été retrouvé dans une pièce du dépôt lundi 7 décembre 2009 les veines entaillées. Il va bien maintenant malgré le choc psychologique.

Mais partons du contexte dans l'entreprise.

Dans les ateliers d'entretien des bus de la RATP (division MRB, pour Maintenance-Réseau-Bus), la privatisation rampante se traduit par l'externalisation de toujours plus d'activités professionnelles (ex : abandon des forges) et par la recherche de « gains de productivité » aux dépens, comme partout, de l'emploi, des conditions de travail et de la qualité du travail. L'augmentation du nombre de pannes en est un signe.

La direction de la RATP cherche à dégager des foyers de profit pour préparer la privatisation, acheter d'autres réseaux en province ou à l'étranger, etc.

.../...

DEPUIS LE 10 DÉCEMBRE, NOS COLLÈGUES DU RER A MÈNENT UNE GRÈVE À L'APPEL DE LEURS SEPT ORGANISATIONS SYNDICALES.

La quasi-totalité des conducteurs (98%) sont en grève. Les quelques rames qui circulent sont conduites par des cadres réquisitionnés comme briseurs de grève.

A plusieurs reprises, nous avons dénoncé ces pratiques de la direction qui, en outre, les cadres n'ayant pas l'expérience des lignes, font peser un risque sur la sécurité.

Cette action suit celle du 9 novembre. Depuis, la direction de l'entreprise est restée à peu près sourde aux revendications et a même refusé de négocier pendant la durée du préavis de grève. Le 9 novembre, les agents du RER B étaient également en grève. Ils le seront de nouveau à partir du 15 décembre.

TOUTES LEURS REVENDICATIONS SONT JUSTES ET LÉGITIMES.

Malgré l'allongement de la ligne du RER A et la surcharge de travail et de responsabilité qu'il représente, la direction s'obstine à refuser l'octroi d'une prime intégrée au calcul de la retraite.

Sur le RER B, la fin de l'interconnexion RATP/SNCF a également alourdi la charge de travail. D'autant plus que la direction tente de l'utiliser pour supprimer des temps de pause et refuse d'embaucher les personnels nécessaires.

Au-delà des revendications particulières, ces luttes affrontent directement l'ensemble de la politique de la direction de la RATP et du pouvoir.

L'OBSTINATION DE LA DIRECTION S'EXPLIQUE AUSSI ET SURTOUT POUR CELA.

Dans la perspective de la privatisation, le dogme des lois de la concurrence ne doit pas être contesté. Pour que l'entreprise supporte la concurrence, parfois des filiales de la RATP elle-même, les agents devraient accepter des sacrifices, sur les salaires, les temps et conditions de travail, les acquis sociaux...

MAIS CELA NE TIENT PAS. LA RATP A ENREGISTRÉ, UNE NOUVELLE FOIS, DES PROFITS NETS DE 107 MILLIONS D'EUROS AU PREMIER SEMESTRE 2009.

Il convient aussi d'y ajouter au moins les 55 millions de pertes financières et les 39 millions d'euros détournés pour augmenter le capital de la filiale RATP-développement (qui rachète des réseaux à l'étranger). Pressurer les agents, c'est le moyen de créer des foyers de profit pour les privatiseurs.

Comme les collègues du RER A et du RER B, comme les agents des réseaux de transports de province (TCL, TCB...), nous refusons la logique de mise en concurrence des travailleurs les uns contre les autres au bénéfice de quelques grandes firmes.

LA RATP, ENTREPRISE NATIONALE, A UN AUTRE RÔLE À JOUER. NON À LA PRIVATISATION ! MONOPOLE PUBLIC RATP/SNCF SUR LES TRANSPORTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE !

La direction veut mater les agents du RER A et du RER B, leur combativité, pour ne pas laisser ouvrir une brèche dans sa politique. Leur lutte n'en est que davantage la nôtre.

Drame humain à Croix-Nivert (suite)

Maintenant, depuis août 2009, ça s'appelle le projet « de modernisation des activités de maintenance en centre bus ».

Cette politique a un coût humain. Il est lourd pour la santé comme pour la vie des ouvriers : augmentation de la charge de travail, multiplication des horaires atypiques, baisse des rémunérations réelles... Depuis le 1^{er} janvier 2009, les agents sont embauchés sous un statut dégradé qui ne prend plus en compte la pénibilité pour les retraites.

La gestion du personnel, pardon des « ressources humaines », relaie cette politique dans les dépôts. La pression augmente dans l'organisation du travail collectivement et individuellement.

L'ouvrier de Croix-Nivert a 54 ans. Il est à deux ans de sa retraite normale. Il travaille depuis des décennies au dépôt où sa personnalité est connue de tous, y compris dans ses traits que certains qualifient de « pittoresques ». Il est apprécié de ses collègues.

Depuis plusieurs mois, la direction tente de le révoquer, de le contraindre à un départ anticipé, pour un motif, non professionnel, contesté par l'organisation syndicale et ses collègues.

Cette situation, vécue comme une terrible injustice, est très vraisemblablement en lien avec son acte.

On peut se poser des questions. Son éviction signifierait-il la suppression d'un emploi au dépôt? Que gagne la direction de la RATP à remplacer un ouvrier sous l'ancien statut par un ouvrier sous le nouveau statut? Que gagne la nouvelle caisse de retraite à ce type de départ anticipé?

Ce que perdrait l'ouvrier de Croix-Nivert, dont les revenus seraient fortement amputés!

Précisons qu'il est marié et a quatre enfants qui ont entre 4 ans et 15 ans.

L'organisation syndicale CGT se mobilise pour son maintien à son poste. Nous la soutenons.

Le STIF refuse d'accorder à la RATP le prolongement du T3 avant l'application officielle du règlement OSP

Huchon est un accroc de la concurrence ! On n'est pas surpris !

Le 3 décembre 2009 est passé. C'est la date officielle d'entrée en application du règlement européen, dit OSP, qui instaure la concurrence dans les transports urbains.

Nous prenons garde à ne pas donner à cette date la signification symbolique que certains voudraient pour nous persuader de la fatalité de la concurrence, de la marchandisation, de la privatisation. Les traités, directives, règlements européens de ce type, allant contre l'intérêt général et même le bon sens, n'ont aucune légitimité.

Mais sans doute pas pour Monsieur Huchon.

Il a refusé de faire attribuer par le STIF à la RATP, avant ce 3 décembre, l'exploitation du tramway T3 sur le tronçon en construction de la Porte de l'Ivry à la Porte de la Chapelle.

Il fait donc le choix de rentrer dans la procédure de mise en concurrence selon le règlement OSP.

La RATP emportera vraisemblablement l'appel d'offre, mais peut-être déjà via une filiale de droit privée ne respectant pas le statut des personnels.

Par ailleurs, cette partie de ligne ne rentrera pas dans le réseau « historique » dont le gouvernement a laissé le monopole d'exploitation à la RATP jusqu'en 2029 pour les tramways (2024 pour les bus, 2039 pour les lignes de métro).

La région et le STIF, « donneur d'ordre », pourront légalement attribuer à autre que la RATP ce bout de tramway avant cette date.

Avec cette décision, Huchon et son équipe confirment leur adhésion au schéma européen de casse de services publics nationalisés : marchandisation puis privatisation.

Nous avons déjà souligné comment il explique dans son livre de 2008 « De battre ma gauche s'est arrêtée » que les services publics n'ont plus aucune raison d'être effectués par des entreprises publiques.

Dernièrement, en revendiquant à nouveau (soutenu par Delanoë) pour le STIF la propriété de toutes les infrastructures et le patrimoine de la RATP, il se place toujours dans la même logique *d'organisateur de la concurrence*.

Le choix, inverse, du gouvernement, relayé par le PDG Mongin, de conforter la RATP en Ile-de-France ne doit pas davantage faire illusion. Pour eux, il s'inscrit aussi dans une perspective d'une RATP privatisée à vocation multinationale, s'appuyant sur une base puissante dans une grande région.

Vrais ennemis à droite, faux amis à « gauche » : les deux pôles politiques dominants suivent les mêmes options de fond. De façon différente. L'affaire du T3 le confirme.

Notre choix à nous, c'est celui de la lutte, de la convergence des luttes entre salariés des services publics, usagers pour faire prévaloir l'intérêt général : le maintien et la reconquête du monopole public RATP/SNCF sur les transports urbains en Ile-de-France, du statut d'entreprise nationale de la RATP, pilier d'un service public national des transports urbains basé sur la coopération entre entreprises publiques, du statut des agents RATP qui en est une condition.

La RATP doit seule exploiter le T3 en entier avec des agents statutaires.