



La lutte des classes
notre raison d'être!

RATP : pour que l'automne de toutes les menaces soit l'automne de la **Résistance**



Projet de loi sur la Grand Paris à voter avant la fin de l'année, application à partir de décembre (en fait virtuelle) du règlement européen de mise en concurrence des transports, début de la campagne des élections régionales : la RATP va se retrouver au centre de la bataille dans les mois à venir contre la politique du pouvoir.

BIENVENUE SUR NOTRE STAND COMMUN AVEC LA SECTION DU PCF PARIS 15, avenue Elsa Triolet

Au Conseil des ministres du 29 juillet, le gouvernement a lancé le changement de statut de La Poste, nouvelle étape du processus de privatisation. Le même jour, il a reconduit le PDG de la RATP Mongin auquel Sarkozy a assigné la même mission d'ici la fin de son mandat : le changement de statut de l'entreprise nationale.

Avant le Grand Paris et les Régionales:

Huchon – Sarkozy : idéologie commune?

Pour Sarkozy, une « véritable entreprise de service public » peut et doit être une entreprise privée.

Pour Jean-Paul Huchon, Président PS de la région Ile-de-France, candidat officiellement à sa propre succession depuis le 8 septembre et Président du Syndicat des transports (STIF), c'est la même chose.

Dans son livre « De battre ma gauche s'est arrêtée », il écrit l'an dernier : « // ne faut pas confondre service public et entreprise publique. Je pense qu'il n'y a plus tellement de justification à l'existence d'entreprises publiques. » Plus loin : « Tout débat sur la renationalisation est de nature à nous renvoyer 25 ans en arrière, donc je n'y suis pas favorable. »

On comprend mieux pourquoi la « majorité de gauche » au Conseil régional n'est aucun rempart contre la privatisation de la RATP, pourquoi Huchon, loin de nous soutenir dans la bataille des retraites, s'est empressé de se désengager de leur financement et a même réclamer le patrimoine de la RATP pour que le STIF prépare la mise en concurrence, notamment de nos dépôts de Bus.

« Je dis d'ailleurs à Pierre Mongin... un nouveau règlement européen met la RATP devant un choix. Soit la RATP devient une régie locale soit elle devient une véritable entreprise de service public. Pour moi, c'est la deuxième option qui est clairement en cause... ».

Rappelons notre position, plus valable que jamais, sur ce « règlement européen » : il est illégitime et n'a pas à s'appliquer en France. Les dégâts de la libéralisation des transports sont connus dans tous les pays de l'UE où elle a été organisée. Le Parlement français n'a pas même été consulté sur le « règlement ». Les récentes élections européennes, notamment le record d'abstention, traduisent le rejet populaire de l'UE capitaliste, de ses traités, directives et règlements.

Pour la première fois, Sarkozy est allé plus loin en évoquant clairement, derrière la « véritable entreprise de service public » un changement de statut, une transformation de la RATP en société anonyme, ouvrant la voie à l'entrée de capitaux privés, à la privatisation. Aucune date n'est annoncée mais la menace se précise.

Le projet de loi du « Grand Paris » va être déposé dans les prochaines semaines. Le gouvernement veut le faire adopter avant la fin de l'année (nouvelle coïncidence avec La Poste). Le volet transports et le projet d'un nouveau métro automatisé 130 km, en forme de « grand huit » autour de Paris ont déjà été dévoilés dans leurs grandes lignes.

La philosophie de ce nouveau réseau, représentant 35 milliards d'euros d'investissements d'ici 2017, est de renforcer « Paris, place financière » et ses « pôles de compétitivité » dans la concurrence mondiale des capitales. Autrement dit aux dépens l'amélioration des transports de la majorité des Franciliens. On notera, que s'ils commencent à se disputer sur la « gouvernance » du futur « Grand Paris », la municipalité de Paris, la Région Ile-de-France et le secrétaire d'Etat Christian Blanc s'entendent sur l'objectif.

Quelles conséquences pour la RATP ? Au conseil des ministres du 13 juillet, la « préparation de la RATP » à la concurrence est présenté comme le deuxième objet dans l'ordre du projet de loi du Grand Paris. En gros, la fausse alternative, un vrai marché de dupes pour le service public, prend forme : soit la RATP accepte la concurrence soit elle renonce à participer au nouveau réseau « Grand huit ». Et accepter la concurrence, c'est justifier une nouvelle attaque sur le service public, l'emploi, les conditions de travail, et même des augmentations de tarifs aux dépens des usagers pour participer à l'investissement au profit du « Grand Paris de la finance »! De quoi justifier, aussi, le changement de statut de la Régie. Un coup de Trafalgar à la fin de l'année pendant l'examen du projet de loi ?

.../...

Cet été encore, l'annonce de la cession par la Caisse des dépôts de Transdev à Véolia, a confirmé la logique de concurrence et de privatisation généralisées.

L'extrême vigilance et la mobilisation sont plus que jamais de mise pour nous. Le « Grand Paris » va être au cœur de la campagne des élections régionales de mars 2010. Elle sera l'occasion pour nous de nous faire entendre et de mettre chacun devant ses contradictions (voir ci-contre).

Le rapport de forces de la bataille de la fin 2007 contre la casse du régime spécial ne s'est pas volatilisé – d'autres se développent.

Malheureusement, tout ce que nous avons dit et dénoncé, militants politiques et syndicaux, s'est vérifié, aussi bien la nouvelle étape du processus de privatisation, que celle du démantèlement de l'ensemble des régimes de retraite.

Nous ne pouvons pas considérer, malgré la défaite, dont l'analyse des causes reste d'actualité, la bataille des retraites comme terminée. L'adossement de la nouvelle caisse au régime général n'est toujours pas réalisé (et on nous disait que c'était urgent !).

Surtout, la colère monte contre le double statut, la fin du 1/5^{ème} et d'autres acquis pour les nouveaux embauchés depuis le 1^{er} janvier. Le double-statut, la fin de la casse de nos avantages est une condition impérative de la privatisation et du changement de statut de l'entreprise. Nous avons toutes les raisons de renforcer la mobilisation sur ce point essentiel.

Les immenses manifestations de salariés, du privé et du public, le 29 janvier, le 19 mars, le 1^{er} mai ont marqué la capacité de mobilisation et le rejet majoritaire sur le fond de la politique du pouvoir.

Tout est fait pour faire oublier cette force. Mais elle existe bien.

Le pouvoir a reporté le projet de loi de changement de statut de la Poste, précisément pour qu'elle ne converge pas vers cette revendication précise.

Poste/Hôpital/SNCF/RATP/énergie... : les conditions objectives de convergences de luttes sont toujours aussi fortes pour le service public.

Nous n'aurons de chance de gagner dans les nouvelles batailles décisives qui s'annoncent qu'en étant conséquents sur des positions de fond :

Refus de l'application des règlements et directives de mise en concurrence (voir plus haut). Avnçons l'exigence du maintien et du développement des monopoles publics historiques RATP et SNCF en Ile-de-France. Notamment, nous exigeons l'intégration à la RATP de ses filiales de droit privé et des filiales de Transdev (Cars Perrier, Cars Giraud, cars d'Orsay,... liste dans l'article ci-dessous).

Défense intransigeante des statuts de la RATP. Le statut de l'entreprise, entreprise nationale, opérant dans une région, est pleinement justifié. L'Ile-de-France représente 60% des transports urbains du pays. L'entreprise nationale RATP peut et doit être le moteur, sur le mode de la coopération, d'un développement d'un service public national avec des opérateurs publics, municipaux, régionaux... dans tout le pays. Sans préjudice de coopération avec des services publics étrangers mais pas pour conquérir des marchés.

La défense des pans restants du statut du personnel s'inscrit pleinement dans la bataille pour le statut de l'entreprise. De même que les batailles pour l'emploi, les salaires, les conditions de travail et la qualité du service rendu sont toutes liées à la riposte à la privatisation.

De tous ces sujets dépend l'avenir de notre service public. Pour nous, il n'est pas négociable !

***Sur notre stand à la Fête:
Animation musicale avec les "Copains du quartier"
Machinistes du dépôt de Flandre
Samedi 12 à 18h00***

Les courriers recommandés aux guichets du métro? Et puis quoi encore?

Quand les privatiseurs de La Poste et de la RATP s'épaulent dans leur besogne !

On a appris par la presse cet été que la direction de La Poste et celle de la RATP faisaient ensemble une « expérimentation » dans une station de la Ligne 4 (Simplon). Les lettres recommandées, non distribuées, seraient à retirer, non plus au bureau de poste mais au guichet du métro.

Complètement aberrant pour le service public :

Dans le processus de marchandisation et de privatisation, la direction de La Poste « restructure » ses bureaux en fermant massivement les guichets courrier, en supprimant des centaines d'emplois, en forçant les usagers à faire la queue encore plus longtemps devant les quelques guichets restants ou devant des automates !

Côté RATP, pareil. Dans l'objectif de supprimer encore des centaines d'emplois, malgré la colère des usagers, la direction supprime les prestations, même élémentaires, servies en station. Maintenant, par exemple, il est impossible d'acheter des tickets, carnets ou abonnements dans une station aussi importante

qu'Invalides ou du RER Cité Universitaire.

Ce serait le comble, qu'on retire des courriers dans une station de métro mais qu'on ne puisse plus acheter de tickets!

En fait, les privatiseurs font échange de bons procédés. En attendant de pouvoir supprimer, progressivement, les emplois des guichets RATP, on les utilise pour les mettre en concurrence avec ceux des guichets de la Poste et accélérer les suppressions d'emploi à La Poste.

C'est proprement scandaleux. Les agents des deux services publics et leurs organisations syndicales ont vivement réagi. Les usagers sont de plus en plus outrés.

La provocation doit cesser immédiatement.

Une fois de plus apparaît combien les convergences d'intérêt sont immenses pour défendre le service public national et combien il est nécessaire qu'elles se transforment en convergences de lutte. Notamment pour faire échec au projet de loi de transformation de La Poste en société anonyme et de transposition de la directive européenne de mise en concurrence totale du courrier.