



Introduction au débat sur le service public et la politique d'entreprise

(Présenté par Serge MEDARD)

Cher(e)s Camarades,

Les services publics et les entreprises de service public telle que la RATP sont nés à la libération, issus du programme du comité national de la résistance (CNR). La construction des services publics et leur identité est le résultat d'un long processus de lutte aux dimensions économiques, sociales, idéologiques, politiques.

Ils avaient, et ont toujours d'ailleurs, pour objectif d'assurer une mission sociale visant à garantir à tous l'accès à un bien ou à un service jugé indispensable à la vie des individus. Mais également une mission politique en assurant l'appartenance de chacun à une communauté (la commune, la région, le pays) et bien évidemment une mission économique apportant au travers des infrastructures, des services, des règles, une efficacité pour l'utilisation et la production de richesses. Le champ d'activité des services publics s'étend naturellement à tous les droits humains fondamentaux : l'éducation, la formation, la santé, la justice, la sécurité, le logement, le transport, l'énergie et l'eau, mais également, chose un peu moins connue, à la culture, à l'information et à la communication. La solidarité, l'égalité et l'accessibilité à tous les usagers, la complémentarité des activités et la satisfaction de l'intérêt général sont le fondement même des services publics.

Ces valeurs qui ont depuis, et ceci malgré des lacunes, fait la preuve non seulement de leur efficacité mais surtout qu'ils étaient indispensables à la nation et au progrès, notamment sociaux que sont en droit d'attendre les citoyens.

Citoyens qui d'ailleurs ne se trompent pas puisque aujourd'hui encore, c'est en moyenne 3 français sur 4 qui expriment leur fort attachement aux services publics et à leurs missions sur la base de l'intérêt général. Ils continuent de penser que les services publics représentent une réelle garantie. Mais aujourd'hui, sous les attaques incessantes sur la base d'une politique libérale, cette garantie est en train de changer de nature :

- ↳ La protection sociale par exemple où le système public tend à ne plus assurer que les besoins de base, le minimum vital.
- ↳ Ou encore l'enseignement qui, s'il s'est généralisé, a de plus en plus de mal à assurer sa mission faute de moyen et donc n'a pas réduit les inégalités.

Cela dit, et malgré la montée en puissance des thèmes libéraux à laquelle nous assistons, peu de personnes affichent ouvertement la volonté de supprimer les services publics. Hormis le MEDEF qui mène une campagne sur le thème du poids économique excessif du service public. L'attachement des français à la plupart des

services publics les en dissuaderait rapidement même si depuis 20 ans les gouvernements successifs se sont engagés dans de vastes programmes de privatisations.

La stratégie de nos principaux dirigeants à, dans ce sens, bien évolué. En criant partout à qui veut bien l'entendre que leur attachement aux services publics est indiscutable, ils en vantent avant tout l'énorme manne financière qui s'en dégage et ouvre donc l'appétit aux grands groupes financiers.

Agir de la sorte est non seulement dangereux pour l'avenir même de la nation mais surtout écarte définitivement les services publics de leurs rôles premiers.

Et malheureusement, les exemples ne manquent pas.

Depuis 20 ans, réglementations et privatisations ont montré leurs limites et leurs dangers dans des domaines comme le téléphone, le rail, l'électricité, le transport aérien, des secteurs essentiels à l'économie et au bien être des populations et des sociétés.

Accidents, faillites, ruptures de service, dévalorisation des titres matérialisent le passé récent du rail britannique à l'électricité californienne, en passant par Enron, montrant l'incapacité des critères du profit à organiser efficacement les secteurs relevant du service public.

En France, nous pouvons d'ores et déjà tirer des enseignements des conséquences désastreuses de privatisations. France Télécom ou EDF/GDF pour ne citer que les plus connues.

La fermeture ou les privatisations de services publics ont contribué à l'isolement et à l'appauvrissement de quartiers, de villages entiers et sont, à ne pas en douter, une des conséquences des graves crises de novembre 2005 dans les banlieues, crises avant tout sociales qui trouvent leur origine dans une politique au service des exigences du patronat.

Les libéraux ne manquent pas de promesses et d'arguments pour vanter leurs projets de privatisation :

- ↪ Moyens financiers supplémentaires pour les entreprises.
- ↪ Baisse des prix.
- ↪ Création d'emplois.
- ↪ Meilleure prise en compte des demandes des usagers.

La réalité est toute autre.

Prenons l'exemple d'EDF/GDF qui connaît aujourd'hui 7000 suppressions d'emplois auxquelles il faut ajouter 20000 déjà supprimés sur les 20 dernières années, ou encore à travers l'exemple de l'augmentation des tarifs que tous ici avons pu vérifier, démontrent à eux seuls les dégâts d'une ouverture au capital d'un des premiers secteurs publics.

Est-ce de cela dont nous avons besoin ? Est-ce là notre conception du service public ?

Visiblement non, et d'ailleurs les français ne si sont pas trompés et ont bien mesuré les dangers pour l'avenir de nos services publics et de l'ouverture à la concurrence comme le préconise le commissaire européen Frits Bolkestein au travers de sa directive du même nom.

En votant à près de 55% contre le règlement européen lors du référendum du 29/05/2005, les français ont non seulement rejeté la politique libérale sacrifiant bien des acquis mais également fait la démonstration qu'ils aspiraient à une autre politique tant sur le développement des services publics que sur la politique sociale qu'ils sont en droit d'attendre.

Depuis sa création, la construction européenne a toujours eu pour objectif de réaliser un grand marché pour les multinationales. Déjà, le traité de Rome de 1957 affirmait que la politique de concurrence s'applique dans les mêmes conditions aux entreprises publiques et privées.

C'est bien la preuve que le service public a toujours été un objectif pour les libéraux, que les services publics représentent une vraie force, que c'est quelque chose qui fonctionne et rapporte. L'évolution étant que, la richesse que dégagent les services publics et qui doit être redistribuée à l'intérêt collectif et aux solidarités, devient une formidable manne financière pour les places boursières.

Dans chaque secteur, la méthode de la commission européenne est la même. Au nom de la libre concurrence, il s'agit d'abord de réduire le champ d'activité de l'opérateur historique et de soumettre ce qui lui reste aux exigences de la rentabilité financière. Jamais un bilan de l'efficacité ou plus exactement des dégâts d'une telle politique n'a été réalisé par l'union européenne. Il y a pourtant urgence car les directives tombent et s'appliquent comme par exemple pour la RATP, l'obligation de service public (j'y reviendrai plus loin).

Cela favorise les erreurs et les gâchis et empêche toute véritable politique à long terme répondant aux besoins de la population. Tout cela, les français l'ont pour bon nombre bien compris et ont certainement eu raison de voter contre la constitution européenne telle qu'elle nous était proposée.

Et pourtant, les besoins des services actuels n'ont jamais été aussi forts et de nouveaux, tout aussi essentiels, font leur apparition. Preuve que les services publics ont un vrai rôle à jouer et ont plus que jamais toute leur place dans notre société.

Il y en a un an, un sondage précisait que 82% des français encouragent leurs enfants à devenir fonctionnaires, rejettent l'idée qu'il y ait trop de fonctionnaires et souhaitent que l'on remplace tous les fonctionnaires qui partent à la retraite. C'est bien la preuve que la population est consciente que les services publics et la fonction publique doivent fournir des services indispensables et pour cela offrir des emplois avec des garanties élevées.

Cela est à mettre en lien avec les besoins de nombre de citoyens qui aspirent aujourd'hui à prendre leur place dans la société au travers d'un emploi sûr, avec une rémunération et des droits qui leur permettent de vivre dignement.

En lien également avec les attentes des usagers qui veulent accéder à des services traditionnels mais également nouveaux, en contact de personnels proches, en nombre suffisant, formés et disponibles.

Autant de raison, d'aspirations sociales, de besoins en tout genre qui justifient et démontrent la nécessité de services publics forts, avec des statuts du personnel de haut niveau apportant des garanties individuelles et collectives.

Quand on connaît les priorités mises en avant par les directions des services publics (recherche de rentabilité, productivité, création de valeur pour l'actionnaire...) dogmes diamétralement opposés aux notions et missions mêmes des services publics, alors oui, de grands défis nous attendent dans les mois et les années à venir.

Mes propos ne sont pas de dresser un tableau sombre mais bien de faire prendre conscience de la situation et des formidables enjeux qui s'avancent devant nous.

D'ailleurs, la récente lutte des docks de Marseille, lutte d'autant plus efficace qu'elle est l'œuvre de salariés organisés dans le syndicat, est la preuve que malgré la volonté des pouvoirs publics et du patronat de vouloir détruire progressivement les services publics, non seulement il est possible de défendre nos emplois, nos statuts, mais également d'entrevoir de nouvelles perspectives.

N'est-ce pas la preuve que la lutte unitaire et interprofessionnelle, organisée peut aussi être synonyme de victoire pour les salariés ?

On ne peut évoquer les services publics et leurs avenir sans évoquer leurs financements. L'Etat, en se comportant comme un vulgaire actionnaire avec ses services publics, a délibérément rompu la spécificité de l'organisation de ceux-ci. Le financement des services publics est un enjeu majeur pour son développement. Un manque de financement conduit inexorablement à l'asphyxie et au démantèlement. C'est le cas aujourd'hui à la RATP qui peine à entretenir et à renouveler ses équipements et ses infrastructures.

Ne serait-il pas logique que toutes les infrastructures jouant un rôle essentiel dans le développement économique et social du pays soient financées sur des fonds publics ?

Car aujourd'hui et historiquement, certains services publics financent le développement de leurs services et de leurs infrastructures par de l'autofinancement et de l'emprunt (cet exemple n'étant pas totalement juste pour la RATP). Cette solution libère l'Etat de la nécessité de financer le développement du service public mais fragilise les services publics par un endettement soumis au marché financier, le besoin de financement étant souvent utilisé pour justifier les privatisations de services publics. Pour ce qui nous concerne, notre réseau subit une concurrence directe avec l'automobile. Or, la pollution et l'encombrement des centres villes justifient une offre de transport public à des tarifs attractifs.

Ce financement ne devrait-il pas s'inscrire dans le cadre de la production totale des richesses de la nation et dans sa répartition ? L'Etat ne devrait-il pas se réapproprier son rôle et faire de vrais choix lors de l'élaboration de ses budgets ?

N'est-il pas temps aujourd'hui de mettre en débat et donc de faire avancer l'idée que les grands groupes financiers, les grandes entreprises du CAC 40 dégagent des

profits gigantesques comme « Total » mettent enfin la main à la poche et soient taxés à un plus juste niveau et donc servent à financer et développer les services publics ? Ces questions et donc les réponses que nous sommes en droit d'attendre sont d'autant plus importantes pour l'avenir des services publics qu'au travers de celles-ci sont soulevées les problématiques de l'emploi, des salaires, des retraites, des solidarités intergénérationnelle.

Et la RATP dans tout cela, me direz-vous ? Pour ceux qui en douterait encore, elle est bien au cœur du processus tout comme le sont les autres services publics et subi depuis maintenant près de 20 ans une importante mutation. D'ailleurs, nous pouvons tous ici témoigner des mauvais coups portés contre les salariés, tant sur les choix politiques et stratégiques que sur les profondes évolutions de nos métiers.

Le 10 mai dernier, les parlementaires européens ont adopté en 2^{ème} lecture le règlement d'obligation de service public dans les transports (OSP). Bien qu'il ait été légèrement amendé, ce règlement n'a que peu évolué sur le fond et risque de mettre en péril d'ici quelques années la RATP en l'ouvrant à la concurrence.

La mise en place de ce règlement permettra au STIF de mettre en appel d'offre le réseau de transport francilien et par la suppression du décret de 1949 on peut aboutir à un démantèlement des principales entreprises de transport en Ile-de-France (RATP et SNCF).

Que l'on ne se méprenne pas, si ce nouveau règlement est issu de la politique libérale prônée par l'Europe, la direction de la RATP, bien qu'elle veuille faire croire le contraire, ne subit pas ce règlement, mais le partage pleinement et a grandement participé à sa conception.

Mme Idrac ne disait-elle pas, repris depuis par M. Mongin, « que ce règlement ne peut que favoriser le développement de la RATP », et qu'elle s'en réjouissait. Ou encore « que ce développement sera porté par une course à la productivité permanente en ayant pour objectif final de faire de la RATP, de par sa performance économique, une entreprise à part entière... ».

Le texte, dans sa rédaction actuelle, prévoit aujourd'hui un délai de deux ans avant application et une période transitoire de dix ans : la bataille est loin d'être perdue !

N'est-il pas temps de proposer aux salariés de débattre des initiatives à prendre pour que ce règlement Européen ne se traduise ni par une éventuelle course au moins disant, dégradant la qualité du service public, ni par le morcellement de la RATP, se transformant à coup sûr pour les agents par la mise en cause au nom de cette concurrence, de nos droits (juridiques, économiques et sociaux). Et ceci sans aucune assurance pour l'usager d'un moindre coût et d'un meilleur service.

Aujourd'hui, les agents ont besoin de garanties sur la pérennité de l'entreprise, de leur statut, besoin de perspective pour contribuer au développement du service public de transport en Ile-de-France.

Ces garanties ne dépendent-elles pas aussi de notre capacité à organiser les luttes pour la préserver, à démontrer notre attachement à nos spécificités. Car ne nous y

trompons pas, à plus ou moins longue échéance, avec ce règlement, cette ouverture à la concurrence, c'est le danger de la privatisation qui nous attend, l'ouverture au financement privé, donc à l'arrivée d'actionnaires qu'il faudra rétribuer.

Oui, de notre capacité à réagir dépend notre avenir. Et la question est bien de savoir comment rassembler l'ensemble des forces militantes pour combattre ce nouveau coup porté aux salariés de la RATP.

N'oublions pas que pendant ce temps, la direction avance à grands pas. Après l'attaque sur notre régime de protection sociale et la mise en place de la nouvelle caisse (CCAS) en 2004 et plus récemment avec celle des retraites, deux pans essentiels et incontournables du statut de la RATP, de notre statut, nos dirigeants poursuivent l'effritement de notre entreprise par sa politique de productivité.

Pierre Mongin n'a pas mis en place des groupes de travail pour réduire la dette de la RATP par hasard. Il paraît que l'on pourrait offrir aujourd'hui le même service avec un coût moindre de 350M€, dixit notre PDG. Il aurait comparé avec d'autres réseaux. 350M€ en 10 ans, 35M€ par an. Voilà la recherche d'économie annoncée.

Les premiers résultats des groupes de travail sur la dette de l'entreprise n'ont pas tardé à rendre leurs premiers verdicts. Dans le cadre de l'élaboration du futur contrat avec le STIF (2008/2012), c'est une productivité allant de 15 à 75M€ par an qui est annoncée. Ce qui représente entre 320 et 1600 emplois supprimés. On retrouve là les 6000 emplois sur 10 ans (600 par an) que Mme Idrac, notre ex PDG, envisageait de supprimer en annonçant une productivité de 1,5% par an, annonce faite lors d'un séminaire de l'encadrement.

D'autant que cette productivité existe déjà dans l'entreprise puisque le dernier contrat prévoyait 0,5% de productivité par an, 200 emplois en moins par an. L'année dernière, cet objectif a été largement atteint avec au final 419 emplois supprimés au titre de cette productivité, chiffre émanant des comptes sociaux de la RATP. Le Métro et le RER, comme le reste des secteurs de l'entreprise, ont bien évidemment participé à cette recherche d'économie. Et ce sont bien les agents qui en ont subi les conséquences.

Nous connaissons tous le quotidien des salariés de nos secteurs qui se traduit bien souvent par de la pression, du harcèlement, de la fatigue.

Le manque de personnel, les dégradations des conditions de travail, le manque de perspectives sont les symboles mêmes de la vie des salariés du métro et du RER.

Tous ces maux ne risquent-ils pas, à plus ou moins long terme, à contribuer à dégrader un peu plus, non seulement les conditions de vie des agents, mais également le service que l'on doit offrir aux usagers, ce service que ces mêmes usagers sont en droit d'attendre ?

N'y a-t-il pas derrière la recherche de productivité, derrière le manque d'avenir pour les salariés, un enjeu pour l'entreprise qui va bien au-delà des dégradations subies par les agents ?

La transformation et l'évolution de nos métiers doivent-elles uniquement se traduire, comme c'est le cas aujourd'hui, par des suppressions d'emplois dans le cadre de la modernisation du métro et de par la recherche d'économie ?

L'évolution des métiers des agents stations et des agents des gares dans le cadre de la télébillétique doit-elle uniquement se traduire, comme ne l'avoue pas l'entreprise mais pourtant qu'elle recherche, par la suppression des centaines d'emplois B1, à vider le contenu même de leurs qualifications, objectif incontournable pour les directions de MES et de RER ?

Ne devons-nous pas être encore plus à l'offensive sur toutes ces questions, sur ces grands dossiers qui dessinent l'avenir de nos réseaux comme par exemple ,notre proposition d'intégrer la surveillance galerie dans les services des conducteurs, être encore plus force de propositions et faire ainsi la démonstration que malgré les évolutions institutionnelles, politiques et technologiques, l'emploi, les métiers, les qualifications, des effectifs suffisants pour répondre à notre mission, sont et resteront les éléments essentiels pour un service public de qualité ?

L'exemple récent et d'actualité de la prolongation de service ne démontre-t-il pas à lui seul notre manque d'initiatives et de débats pour faire que cette prolongation qui nous revient de droit en tant que service public ne se traduise pas par une dégradation des conditions de travail comme c'est le cas aujourd'hui, mais bel et bien une opportunité pour, d'une part, créer de l'emploi (en nombre suffisant) et, d'autre part, faire la démonstration qu'il est du rôle d'un service public de répondre à une telle demande des usagers ?

Toutes ces interrogations liées à l'actualité du moment mais également à l'ensemble des dossiers et des problématiques auxquelles nous sommes quotidiennement confrontés, en appelle à nous interroger sur la stratégie que la CGT ferré, la CGT RATP doit adopter.

Nous sommes, j'en suis intimement persuadé, tous convaincus de la nécessité de maintenir notre entreprise dans une logique diamétralement opposée à celle de la direction, à celle du tout libéral, tant sur les dossiers transversaux à l'entreprise que ceux parfois moins visibles mais que subissent quotidiennement les agents.

En revanche, sommes-nous persuadés que les orientations que nous prenons, les idées que nous avançons sont bien en phase avec d'une part les aspirations des salariés et d'autre part avec l'ensemble du corps militant ?

Prenons par exemple la question de la modernisation du métro face aux divers protocoles en vigueur dont nous ne sommes pas signataires car convaincus qu'ils mettent plus en péril le personnel et l'entreprise qu'autre chose, avons-nous trouvé les bons arguments, pointé du doigt les éléments essentiels pour que notre vision soit partagée ?

Sommes nous suffisamment à l'écoute des salariés pour dire : « nous avons raison » ou « c'est la bonne solution » ?

Nous sommes persuadés d'avoir raison sur ces sujets, cela ne nous a pas empêché d'être en recul aux dernières élections professionnelles notamment sur les catégories concernées par cette modernisation. Pourquoi ?

De la même manière, et toujours en prenant le même exemple, on sait que la modernisation du métro fait débat dans la CGT RATP.

Ce qui pour nous va se traduire par des suppressions d'emplois va faire que pour d'autres (les secteurs de l'ingénierie et de la maintenance entre autre) cela va se transformer par des élévations de métiers, de qualification, pour quelques secteurs, des emplois en plus.

Qui a tort, qui a raison ? Quelles priorités et quelles revendications pour les agents, la CGT doit-elle mettre en avant ? Cela en appelle à mieux s'écouter, à mieux appréhender l'ensemble de la problématique.

D'autant plus que quelque part, peu importe de savoir qui est dans le vrai, l'essentiel n'est-il pas de trouver des chemins de convergences pour s'opposer à ce qui finalement reste le problème majeur : la volonté de l'entreprise de, non seulement éclater la RATP et l'ensemble de nos emplois, nos métiers, mais également d'essayer d'opposer les salariés les uns aux autres en sachant que le grand vainqueur sera bien la direction.

Comme on peut le constater, au travers de l'action menée par nos dirigeants, c'est bien l'ensemble des salariés et à travers eux l'ensemble du corps militant car premier empêqueur de tourner en rond, qui est visé.

Comment faire aujourd'hui, quel moyen donnons-nous pour que nos revendications, nos actions soient non seulement menées de concert dans la CGT mais également prennent en compte, en regard des évolutions actuelles et à venir, les aspirations des salariés qui parfois viennent bousculer les grands principes de la CGT ?

Comment mettre tout cela en chantier, sans en perdre notre identité à savoir un syndicat de masse et de lutte ?

La manière dont nous serons capables de rassembler les forces, dans l'unité avec toutes les difficultés que cela comporte, est certainement la clef, l'une des solutions pour défendre nos emplois, nos métiers, nos qualifications y compris au travers des évolutions technologiques, mais également notre statut, nos acquis sociaux.

Pour la défense de notre entreprise publique, de service public, face aux attaques de la direction ; du patronat, du gouvernement, ne devons-nous pas aujourd'hui, pendant ces 3 jours de Congrès, si ce n'est trouver des solutions et des réponses, commencer à appréhender ces difficiles débats et se donner comme orientation de faire que la CGT Ferré Métro-RER, la CGT RATP, soit un formidable outil, d'une part pour la défense des intérêts individuels et collectifs des salariés de la RATP, et d'autre part être force de propositions sur les demandes des usagers, les attentes des habitants de l'Ile-de-France, notamment en terme de développement des transports ?

Notre avenir en dépend certainement.

Vive le XXIème Congrès,
Vive la CGT !