

RÉVOLTE CITOYENNE



Qui a dit que la lutte des classes appartenait au passé ?

Le mouvement des « Gilets Jaunes » vient de démontrer le contraire. Né du refus de la hausse des carburants, il a rapidement porté des exigences plus larges de justice fiscale et de justice sociale.

Comment admettre que, dans la 6^{ème} économie mondiale, des salariés soient obligés de compter dès le 15 du mois, que l'emploi précaire devienne la norme, qu'une partie des retraités sombre dans la pauvreté, que près de trois millions de personnes soient au chômage ?

Comment admettre que, tout en augmentant les taxes, on ferme des hôpitaux, des gares, des commissariats, des postes, des services publics, alors que dans le même temps, la France est championne d'Europe des dividendes versés aux actionnaires ?

Gilets jaunes, mais aussi lycéens mobilisés contre des réformes leur fermant les portes de l'avenir, ou retraités dénonçant l'érosion des pensions : la colère grandit dans tout le pays face à une politique gouvernementale au seul service des plus riches, ignorante des besoins du plus grand nombre et qui produit de l'injustice et des inégalités.

Toutes et tous aspirent à des changements profonds. A des mesures sociales pour vivre mieux tout de suite. Mais aussi à un autre rapport entre les institutions et les citoyens, pour ne plus être méprisé et avoir le droit de faire entendre sa voix. Leur révolte est la nôtre.

E. Macron et son gouvernement n'ont pas renoncé à leur orientation. Mais ils ont dû lâcher du lest face aux urgences exprimées par ces mouvements. Y compris à la RATP, où ce qui n'était pas possible hier l'est aujourd'hui avec la prime de fin d'année pour 30000 agents.

OUI, LA LUTTE PAYE ! Tel est le principal enseignement de ces dernières semaines. S'il se rassemble, notre peuple a la force d'imposer un changement de cap. Et notamment :

- ▶ Une autre répartition des richesses en augmentant les salaires et en s'attaquant au coût du capital ;
- ▶ Une réforme fiscale où chacun contribue aux dépenses publiques en fonction de ses moyens, en premier lieu en rétablissant l'Impôt sur la Fortune et avec des mesures contre l'évasion fiscale ;
- ▶ Une réforme constitutionnelle qui ouvre la voie à une VI^{ème} République plus démocratique ■



RATP : Transformation - Evolution - Régression ?

Inscrite dans le traité de Maastricht (1992), la libéralisation des services publics a conduit à la fin progressive des monopoles publics.

Dans le secteur des transports urbains, elle s'est faite à travers le **règlement européen OSP** (« *Obligations de service public* ») adopté fin 2007. Ce règlement a été complété fin 2009 par une loi qui a fixé les conditions de son application à la région Ile-de-France avec l'ouverture des réseaux à la concurrence : en 2025 pour les bus, en 2030 pour les tramways, en 2040 pour les métros et RER.

C'EST LE SERVICE PUBLIC QUI EST EN JEU

Les Services publics sont dans la ligne de mire des libéraux et de la finance.

Lorsqu'une activité peut s'avérer juste, le marché tente de s'en emparer. C'est ce qui se passe avec les transports en Ile-de-France, et notamment ceux de la zone dense aujourd'hui assurés par l'entreprise publique qu'est la RATP. Tel est le but de leur ouverture à la concurrence : permettre à des groupes privés et à leurs actionnaires de se faire du fric.

Au cœur du Service public, il y a l'idée qu'il existe des biens et des services fondamentaux qui doivent être garantis à chaque être humain, quelles que soient ses ressources.

C'est donc une notion étroitement liée au principe républicain d'égalité des droits. L'éducation, la santé, l'énergie, les moyens de communiquer ou de se déplacer relèvent ainsi du Service public. Les livrer aux entreprises privées et à la loi du profit, substituer le « client » à « l'usager », c'est remettre en cause ce principe, car les activités non rentables et les populations non solvables sont alors laissées à l'abandon. Et les couches populaires sont les premières à payer l'addition.

Une vie digne pour chacun, une société solidaire : cela passe par la reconquête des Services publics par les citoyens.

La RATP n'a pas attendu ce nouveau cadre législatif pour engager sa transformation en groupe visant les marchés mondiaux du transport :

- ✍ Dès 2000, la loi a autorisé la RATP à exploiter des réseaux de transport ailleurs qu'en Ile-de-France. C'est le point de départ de la **création de « RATP Dev »** qui emploie aujourd'hui 16000 salariés sur quatre continents.
- ✍ La même année, à l'initiative du PDG de l'époque, a été mise en place la **contractualisation avec le STIF**. L'objectif pour la RATP était de dégager une marge bénéficiaire servant à financer le développement du « Groupe ». RATP Dev a ainsi bénéficié de près de 400 M€ de dotations de capital pompés sur les résultats de l'Entreprise Publique.
- ✍ Pour obtenir cette marge, la RATP s'est lancée dans une **politique de productivité**, se traduisant par de lourdes suppressions de postes. Les effectifs actuels de l'EPIC (l'Etablissement Public RATP) sont ainsi au niveau de ceux de 2009 malgré le très fort développement de l'offre de service.

Depuis 3 ans, une nouvelle phase du programme libéral est engagée, avec la remise en cause de la place de l'entreprise publique et du Statut des personnels.

Sous couvert d'adaptation à l'arrivée de la concurrence, il s'agit de **vider progressivement l'Etablissement Public RATP (« l'EPIC ») de sa substance, puisqu'une grande partie de ses activités et effectifs seront transférés dans des filiales de droit privé**. En 2025, 17000 agents assurant l'exploitation et la maintenance du réseau bus devraient ainsi quitter l'EPIC et perdre leur Statut. Mais bien d'autres activités seront rapidement concernées.

Cette évolution est voulue à la fois par le gouvernement et par la droite régionale :

- ✍ Le gouvernement est responsable à travers son **projet de Loi d'Orientation des Mobilités** qui prévoit de retirer à l'EPIC RATP la possibilité de gérer les lignes des réseaux franciliens.
- ✍ V. Péresse l'est aussi en choisissant d'**imposer dans chacun des appels d'offres du STIF la création d'une « société dédiée »**, interdisant à l'EPIC d'exploiter les lignes.

A terme, le statut d'EPIC, aujourd'hui épargné, pourrait être lui-même remis en cause. Dès 2015, Elisabeth Borne, alors PDG de la RATP devenue depuis Ministre des Transports, avait d'ailleurs annoncé la couleur en déclarant : « *Il n'y a pas un exemple d'une entreprise en concurrence qui puisse concilier cela avec un statut d'EPIC.* »

Les premières victimes de cette véritable **régression du Service public** seront les agents, passés à la moulinette du dumping social. Mais les usagers des transports n'y gagneront rien, car la multiplication des opérateurs leur fera perdre les avantages que permet une gestion intégrée des réseaux en termes de qualité de service.

Pourtant, rien n'est fatal. On peut agir pour modifier la loi en préparation. Notamment en interdisant la clause de la « société dédiée » dans les appels d'offres, afin que les lignes que le STIF confiera demain à la RATP ne soient pas filialisées.



DE LA RATP ???

LOI LOM : L'INSTRUMENT DU DUMPING SOCIAL

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) sera débattue dans quelques semaines au Parlement. Elle fixe notamment le cadre social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport d'Ile-de-France, à commencer par le réseau bus. Voici ce que prévoit le texte gouvernemental pour la RATP et ses agents :

✎ **TRANSFERT OBLIGATOIRE DES SALARIÉS** (machinistes, mainteneurs, encadrement, fonctions support) dans les sociétés qui exploiteront les bus.
Ces personnels **perdront leur Statut et ses avantages**, remplacé par un « sac à dos social » minimaliste. Cette disposition s'appliquera **dans tous les cas**, y compris pour les salariés transférés dans des filiales RATP.

✎ **NOUVELLES CONDITIONS DE TRAVAIL** (temps de travail et repos) pour ces personnels. Un **décret** de l'Etat fixera des règles applicables sur les lignes de bus l'Ile-de-France, avec des dispositions spécifiques à définir pour la petite couronne.

Le texte de loi précise le contenu de ce décret (voir ci-contre) :

- ✎ **Aucune référence aux 35 heures** en vigueur à la RATP et dans les réseaux privés ;
- ✎ La possibilité de **semaines de 48 heures pendant 6 mois** ;
- ✎ La possibilité de **supprimer 14 jours de repos par an** ;
- ✎ La possibilité de **limiter à 24 heures le repos hebdomadaire** (contre 35 heures actuellement).

Autrement dit, si le texte est adopté en l'état, c'est la porte ouverte à un REcul SOCIAL SANS PRÉCÉDENT !

HARMONISATION PAR LE HAUT, PAS PAR LE BAS !

Ce texte de loi doit être profondément modifié. C'est possible si les salariés se font entendre. Pour empêcher le dumping social, il y a deux exigences sur lesquelles on peut se rassembler :

- ✎ La **GÉNÉRALISATION DU STATUT RATP À TOUS LES SALARIÉS DU TRANSPORT PUBLIC** en Ile-de-France, quelle que soit la société exploitante.
- ✎ Le **PASSAGE AUX 32 HEURES**, avec un décret fixant des taquets sur le temps de travail et les repos sur cette base et imposable à tous les opérateurs.

Ce sont ces revendications que les députés et les sénateurs communistes vont défendre lors de la discussion de la loi LOM en mars au Parlement.

Des semaines de 48 h
pendant 6 mois ?
14 jours de repos en moins ?
C'EST DANS LA LOM !

DISPOSITIONS PROPRES AUX SERVICES DE BUS ORGANISÉS PAR ILE-DE-FRANCE MOBILITES

« Art. L. 3316-1. - I. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus.[...] »

« Ce décret détermine :

« 1° La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;

« 2° Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;

« 3° Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que celles de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation, le justifie ;

« 4° Les modalités de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du code du travail par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante.

« Ce décret détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Ile-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte. »



Des changements au PCF

Le 38° congrès du PCF qui s'est tenu fin novembre 2018 a eu un caractère inédit.

Pour la première fois, les adhérents avaient en effet choisi comme base de discussion un texte différent de celui présenté par la direction sortante. Ce texte (« Manifeste pour un Parti communiste du XXI^e siècle ») a été profondément amendé et adopté au final par 87% des délégués.

Les communistes ont réaffirmé leur volonté de bâtir une alternative à un système capitaliste qui détruit les hommes et la planète. Et pour cela de transformer le PCF pour en faire un outil plus efficace au service du rassemblement de toutes celles et tous ceux qui aspirent à vivre autrement.



Fabien ROUSSEL, 49 ans, a été élu par le congrès Secrétaire national du PCF, succédant ainsi à Pierre LAURENT.

Journaliste de profession, il est depuis 2017 député du Nord. Il s'est notamment impliqué à ce titre dans la défense des sites industriels de sa région et dans la dénonciation de l'évasion fiscale.



Ian BROSSAT,
tête de liste aux élections européennes

« Le 26 mai, chacun aura un morceau de pouvoir pour changer les choses en Europe »

Si le réseau RATP va être livré à la concurrence, c'est en application du règlement européen OSP. Cela veut-il dire qu'on ne peut rien y faire ?

I. BROSSAT : Non. Cette façon de présenter les décisions européennes comme inéluctables est un moyen d'empêcher les citoyens d'agir.

Le règlement OSP existe parce qu'il a été adopté par une majorité de députés au Parlement européen. Le 26 mai, ce Parlement va être renouvelé. Chacun, avec son bulletin de vote, aura ce jour-là un morceau de pouvoir pour changer les choses.

Une grande partie des citoyens ne se reconnaît plus dans l'Europe actuelle. Pourquoi ?

I. BROSSAT : Parce qu'elle a été conçue uniquement pour les intérêts de la finance. C'est par exemple ce qui explique la volonté de livrer les Services publics à la loi du marché, comme c'est le cas pour le transport public. C'est aussi cette conception qui engendre partout le dumping social.

Le Frexit est-il une solution ?

I. BROSSAT : Absolument pas, parce qu'il ne toucherait en rien au vrai problème : le pouvoir de la finance. Cela exacerberait encore plus la mise en concurrence des peuples et multiplierait les dangers d'affrontement en favorisant les forces d'extrême-droite. Les peuples européens ont au contraire besoin de coopérer pour engager une dynamique de progrès social pour tous, bâtir une économie solide face à la domination du dollar, préserver l'environnement, développer la démocratie, garantir la paix. Il faut changer l'Europe, pas la détruire !

Quel chemin emprunter pour cela ?

I. BROSSAT : A la place du credo libéral de la « concurrence libre et non faussée », il faut mettre le social, l'écologie, la démocratie et la solidarité au centre du projet européen. Cela passe par un combat pied à pied pour réorienter radicalement la construction européenne. Par exemple pour mettre en place en Europe des normes sociales de haut niveau pour tous, comme l'idée que nous portons d'un SMIC européen ; ou encore pour que la Banque Centrale Européenne aide à financer les Services publics.

Quel est l'enjeu de l'élection du 26 mai ?

I. BROSSAT : Ce scrutin va déterminer le rapport des forces au Parlement européen et donc l'orientation de l'Europe de demain, car c'est bien ce Parlement qui vote les lois, directives et règlements européens. On veut enfermer les Français dans un faux choix, entre l'ultra-libéralisme à la sauce Macron et le national-libéralisme version Le Pen. Mais avec les uns comme les autres, les actionnaires des grands groupes, la petite minorité d'ultra-riches qui dicte aujourd'hui sa loi peuvent dormir sur leurs deux oreilles ! Il faut déjouer ce piège. Le PCF est la seule force de gauche en France à avoir voté contre tous les traités européens. Il a aussi constitué et fait vivre depuis des décennies un groupe de la gauche anti-libérale au Parlement européen. Sur ces bases, il a pris l'initiative de constituer une liste pour rassembler toutes celles et tous ceux qui veulent que l'Europe change. Beaucoup de citoyens peuvent se reconnaître dans les objectifs et la démarche que nous portons ■

- ✂
- Je veux prendre **contact** avec les communistes de la RATP
 - Je veux **adhérer** au Parti Communiste Français

Nom - Prénom :

Adresse :

M@il :



Bulletin à découper et à renvoyer à : PCF - Section RATP - 2, place du Colonel Fabien 75019 PARIS