La colère gronde à la RATP

Publié dans *Tout est à nous !* nº109 (30/06/11)

Le 27 juin, près de 1 500 travailleurEs de la RATP ont de nouveau envahi le siège de Paris-Bercy dans l'unité syndicale. Quatre fois plus nombreux que lors de l'action similaire du 15 juin, ils/elles ont cette fois manifesté non seulement au rez-de-chaussée, mais dans les étages, décorant les murs d'autocollants syndicaux, lançant des tracts par les fenêtres, tandis que les cadres effrayés par les trompettes, pétards et autres fumigènes s'enfermaient. Il s'agissait de se faire entendre à l'occasion d'une séance de « négociations » sur le temps de travail : la direction veut s'attaquer aux 55 000 agentEs en commençant par les 11 000 machinistes des bus, qu'elle prévoit de faire travailler 52 minutes de plus par jour.

En vue de l'ouverture à la concurrence entre 2024 (bus) et 2034 (RER/métro), décidée dans le cadre de l'Union européenne par le gouvernement Jospin, où Gayssot était ministre PCF des transports, des centaines de postes ont déjà été supprimés. 4 000 le seront d'ici 2020. Depuis le 1er janvier 2009, on n'est plus recruté dans le cadre du statut, mais par CDI, privé du droit de partir à la retraite dès 50 ans, du gain d'une année tous les cinq ans et des autres acquis du statut.

Le travail est de plus en plus pénible : horaires atypiques (tôt et tard) et variables d'une semaine à l'autre ; multiplication des doubles services (un le matin, l'autre le soir) ; nombreux dimanches et jours fériés travaillés. Cela déstructure les rythmes de vie, avec de dures conséquences sur la santé, la famille, les relations sociales.

De plus, les machinistes des bus sont de plus en plus confrontéEs à la violence verbale et parfois physique d'usagers stressés – et pas spécialement jeunes, contrairement à ce que prétendent les médias.

Enfin, la direction amplifie le flicage et la répression pour le moindre retard ou arrêt maladie : 161 révocations l'an passé, nombreuses mises à pied, après des conseils de discipline dominés par des cadres. Dès lors, il n'est pas étonnant de compter 154 démissions en 2010, des dépressions et des suicides.

Autrefois, la pénibilité était au moins compensée par de bons salaires. Désormais, avec + 0, 5 % en cinq ans, les salaires réels baissent. Pourtant, la RATP réalise 4 milliards de chiffre d'affaires annuel. Mais elle préfère rémunérer grassement ses cadres et investir en province ou à l'étranger – tout en rognant sur la maintenance des véhicules, sacrifiant la sécurité des passagers.

Et voilà qu'elle veut augmenter le temps de travail ! Les machinistes conduisent 6 heures 38 (7 heures en juillet-août), mais il faut ajouter le temps d'habillage et déshabillage (uniforme obligatoire), le forfait de 15 minutes de retard par service non compensées, les pauses de 20 minutes non comptées entre deux services…

La direction veut leur imposer 52 minutes supplémentaires par jour, sans autre contrepartie que des mesurettes pour la carrière. Elle menace de dénoncer l'accord aménagement et réduction du temps de travail (ARTT) de 2000 qui octroie 121 jours de congé (en « échange » du blocage salarial).

Le succès du 27 juin est un encouragement. La direction a reporté la révision de l'accord à la fin de l'année. Mais elle tente en même temps de criminaliser l'action syndicale, prétendant qu'il y aurait eu des dégradations et des violences et annonce avoir porté plainte.

Les responsables de l'Unsa (26 %), mais aussi ceux de la CGT (34 %, treize permanents) pratiquent depuis des années un prétendu « dialogue social » centré sur l'évitement de la grève. Il y a pourtant dans la CGT de nombreux militantEs et des sections entières qui résistent. D'autre part, SUD est passé de 6 à 18 % chez les opérateurs en quelques années, avec notamment des ex-CGT, des jeunes et désormais des déléguéEs dans presque tous les dépôts (qui se répartissent les heures de décharge). En cas de dénonciation unilatérale de l'accord ARTT et au-delà de la bataille juridique qui s'ensuivrait, des syndicalistes de SUD comme de la CGT fixent l'objectif d'une grève reconductible.

TouTEs les agentEs sont concernéEs même si la direction commence par les bus. Il faut miser sur les militantEs combatifEs pour imposer l'unité syndicale sur des mots d'ordre clairs (retrait du projet, aucune augmentation de travail, rattrapage des salaires, arrêt des suppressions de postes…), mais aussi pour impulser l'auto-organisation à la base. Le défi est aussi grand que l'enjeu. La RATP est un secteur stratégique et l'un des principaux bastions ouvriers de Paris et de sa proche banlieue. Le succès de ces deux journées d'action est un encouragement pour lesluttes à mener à la RATP et dans la région.

Ludovic Wolfgang, le 5 juillet 2011